



---

*Documento di seduta*

---

**A8-0136/2018**

4.4.2018

## **RELAZIONE**

sull'attuazione della politica di coesione e l'obiettivo tematico "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" - articolo 9, paragrafo 7, del regolamento sulle disposizioni comuni (2017/2285(INI))

Commissione per lo sviluppo regionale

Relatore: Andrey Novakov

## INDICE

	<b>Pagina</b>
MOTIVAZIONE – SINTESI DEI FATTI E DELLE COSTATAZIONI.....	3
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	7
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO.....	15
INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO .....	21
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO .....	22

## MOTIVAZIONE – SINTESI DEI FATTI E DELLE COSTATAZIONI

La politica di coesione dell'Unione europea rappresenta da decenni lo strumento più visibile del valore aggiunto europeo. Gli investimenti realizzati mediante il bilancio dell'UE non solo contribuiscono a conseguire gli obiettivi a lungo termine dell'Unione ma hanno ricadute su tutti i cittadini, le comunità locali e le imprese. La presenza della politica di coesione a livello locale ha portato credibilità e visibilità in virtù dei suoi successi.

Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto nel quadro dell'obiettivo tematico "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" rappresentano alcuni degli esempi più concreti dei risultati ottenuti con la politica di coesione, che contribuiscono a colmare i divari all'interno dell'UE e a creare un mercato unico forte per un'Europa competitiva.

La presente relazione si inserisce nel contesto dell'articolo 9, paragrafo 7, del regolamento sulle disposizioni comuni e intende valutare i risultati ottenuti, fornire un quadro di insieme delle sfide da affrontare e analizzare il periodo successivo al 2020. Quest'ultimo aspetto assume un'importanza particolare in vista dell'imminente proposta del quadro finanziario pluriennale, dei successivi negoziati e del quadro normativo per il prossimo periodo di programmazione.

### **Risultati e impatto degli investimenti nel periodo 2007-2013**

La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T, articoli 170-172 TFUE) è volta a istituire una rete multimodale integrata che consenta a persone e beni di circolare rapidamente e facilmente nell'UE. Come indicato nell'esauriente serie di iniziative "Europa in movimento", essa promuove una mobilità competitiva, interconnessa e pulita per tutti gli europei.

Dal 2013 (regolamento (UE) n. 1315/2013), l'Unione europea ha adottato una nuova politica TEN-T, caratterizzata da un approccio di rete sistematico a livello di UE, in base alla quale si stabiliscono aree prioritarie di intervento, in particolare nelle tratte transfrontaliere. Essa affronta inoltre divari infrastrutturali e carenze in termini di interoperabilità, migliora i collegamenti multimodali, riduce le emissioni di gas a effetto serra e dedica maggiore attenzione ai collegamenti con i paesi terzi. Tuttavia, con un bilancio complessivo di 8,013 miliardi di euro stanziato per il programma TEN-T nell'ambito delle prospettive finanziarie per il periodo 2007-2013, i tassi di cofinanziamento (fino a un massimo del 30 % del bilancio per le opere infrastrutturali di un progetto e fino al 50 % per gli studi) si sono rivelati insufficienti, in particolare nei paesi con infrastrutture di minore qualità.

Nel frattempo, nell'intera UE a 27, un totale di 81 miliardi di euro, o quasi un terzo (31 %) dell'importo complessivo del sostegno a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di coesione, è stato destinato agli investimenti nei trasporti per il periodo 2007-2013. Di questi, oltre due terzi (69 %) sono andati ai membri più recenti (paesi dell'UE a 12, circa 55,6 miliardi di euro), dove l'esigenza di investimenti nei trasporti era maggiore. Ciò significa che dei 309 programmi operativi negoziati con la Commissione europea (FESR e Fondo di coesione), 238 riguardavano il sostegno al settore dei trasporti. La maggior parte di questi è stata attuata a livello nazionale (con il 67 % della dotazione complessiva dei fondi). Gli investimenti hanno permesso la realizzazione di 4 900 chilometri di nuove strade e il ripristino di 28 000 chilometri di strade esistenti, per lo più negli Stati membri più recenti, la costruzione di 1 100 chilometri di nuove linee ferroviarie e la riqualificazione di 3 900

chilometri di linee ferroviarie esistenti (2 600 chilometri di linee di nuova costruzione o riqualificate nel quadro della TEN-T). In questo modo è stato assicurato l'accesso alla rete viaria a 8,2 milioni di cittadini in più, riducendo i tempi di percorrenza.

Vi sono inoltre numerosi altri casi di investimenti europei nel settore dei trasporti nel periodo 2007-2013, che meritano di essere ricordati quali esempi positivi: il completamento dell'autostrada Trakia da Sofia al porto di Burgas sul Mar Nero, che collega la capitale, centro di attività economiche, al più grande porto del paese, dando un contributo di fondamentale importanza allo sviluppo dell'economia bulgara; l'ammodernamento della tratta ferroviaria E30/C-E 30, Kraków – Rzeszów in Polonia; il riassetto della strada nazionale DN6 Alexandria – Craiova in Romania; l'ammodernamento del tratto da Votice a Benešov u Prahy nella Repubblica ceca; il tunnel ferroviario cittadino a Lipsia (moduli 5 e 6) in Germania e molti altri.

### **Progressi nel periodo 2014-2020**

Rispetto al programma TEN-T 2007-2013, il programma dell'MCE per il settore dei trasporti per il periodo 2014-2020 prevede lo stanziamento di maggiori fondi per progetti in fase avanzata di attuazione, opere o progetti misti (che combinano studi e opere). Con 24,05 miliardi di euro disponibili per i progetti infrastrutturali nel quadro dell'MCE, tale programma consegue un finanziamento nel settore dei trasporti di circa 47 euro per cittadino europeo. Dei 20 maggiori progetti finanziati nel quadro delle gare dell'MCE nel periodo 2014-2015, il 79 % riguarda progetti ferroviari.

Frattanto, nell'ambito dei fondi strutturali e di investimento europei (SIE) è previsto uno stanziamento di circa 70 miliardi di euro per progetti nel settore dei trasporti programmati nel periodo 2014-2020: 35,6 miliardi di euro a titolo del Fondo di coesione e 34,5 miliardi di euro a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale. Nonostante il ritardo nell'attuazione del periodo di programmazione non vi sono state particolari ripercussioni negative per gli investimenti nei trasporti. I progressi conseguiti dagli investimenti nei trasporti stradali appaiono tuttavia più evidenti di quelli destinati al settore ferroviario nel quadro dei fondi di coesione. Dei 9 647 chilometri previsti per la ricostruzione delle strade, 1 973 chilometri sono già stati decisi, così come 1 195 chilometri di strade nuove su 3 103 chilometri previsti. La situazione appare invece diversa per quanto concerne gli investimenti nel settore ferroviario, in cui, su 7 052 chilometri di linee ferroviarie da ristrutturare, ne sono stati decisi 982, mentre dei 628 chilometri di linee ferroviarie di nuova costruzione previsti ne sono stati stabiliti soltanto 16.

### **Sfide a livello di infrastrutture per i trasporti**

La qualità delle infrastrutture è eterogenea all'interno dell'UE. Sono necessari interventi di ammodernamento e manutenzione. I finanziamenti richiesti devono provenire sia dal settore pubblico sia dal settore privato. Entro il 2050 è previsto un aumento dell'80 % nel trasporto merci e di oltre il 50% nel trasporto passeggeri. La mancanza di collegamenti e la presenza di strozzature rappresentano un serio ostacolo per i flussi di traffico. Considerando che la mobilità è determinata dalle infrastrutture, è necessario assicurare uno sviluppo infrastrutturale equilibrato nelle zone orientali e occidentali dell'UE. In caso contrario, il rischio è che continuino a farsi sentire gli effetti negativi sull'economia, l'industria e la società, in particolare per quanto riguarda problemi di congestione del traffico, incidenti

mortali, impatto ambientale, ecc.

I problemi di congestione riguardano sia il traffico stradale sia il traffico aereo e costano all'Europa circa l'1 % del PIL annuo. La situazione è destinata a peggiorare, stando al previsto aumento del trasporto merci e passeggeri. Allo stesso tempo, il numero di vittime di incidenti stradali nell'UE è diminuito notevolmente nel tempo, con un calo pari quasi al 40 % negli ultimi sette anni.

Occorre continuare a promuovere i trasporti a basse emissioni prima del 2050, poiché l'UE deve ridurre le emissioni nel settore dei trasporti almeno del 60 % rispetto ai livelli del 1990 se si vuole limitare il riscaldamento globale a un aumento di soli 2°C. Inoltre, nonostante i progressi compiuti in termini di efficienza energetica, il settore dei trasporti dipende ancora dal petrolio per il 96 % del suo fabbisogno energetico.

Un'altra grande sfida è l'accresciuto interesse da parte di investitori esterni nella rete dei trasporti europea e l'urgente necessità di agire a livello europeo per assicurare che la trasformazione dei trasporti sia definita di concerto con i nostri partner piuttosto che stabilita in altri luoghi del mondo.

### **Le sfide in termini di investimenti nelle infrastrutture dei trasporti dell'UE**

Gli investimenti dell'UE in infrastrutture concrete contribuiscono a rafforzare la visibilità e la credibilità dell'Unione a livello locale. Lo sviluppo delle infrastrutture deve essere tale da soddisfare il previsto aumento della domanda nel settore dei trasporti europei, associato a un costo di 1 500 miliardi di euro entro il 2030. Inoltre, la Commissione prevede che entro il 2020 saranno necessari circa 500 miliardi di euro per completare la sola rete transeuropea e di tale importo circa la metà è destinato a risolvere il problema delle principali strozzature. Sebbene il bilancio dell'UE dia finanziamenti consistenti per le infrastrutture in Europa, la quota maggiore dei finanziamenti per i progetti continua ad essere stanziata dagli Stati membri.

Per assicurare un ruolo chiave al Fondo europeo di sviluppo regionale (FERS) e al Fondo di coesione nel periodo successivo al 2020 è necessario innanzitutto un considerevole impegno di bilancio e in fase di attuazione, onde garantire la copertura per gli ambiziosi obiettivi dell'UE associati alle infrastrutture di trasporto regionali quale presupposto per la crescita e lo sviluppo. Attualmente le ambizioni e le stime relative agli investimenti eccedono le risorse disponibili.

È inoltre urgentemente necessario ottimizzare le prestazioni. Per far sì che il settore dei trasporti continui ad essere competitivo nel mercato globale e all'avanguardia del progresso tecnologico, il bilancio di 6,3 miliardi di euro stanziati per il trasporto intelligente, ecologico e integrato nel periodo 2014-2020 nel quadro di Orizzonte 2020 è decisamente insufficiente e ancora una volta si verifica una situazione caratterizzata da un numero eccessivo di richieste e mancanza di fondi per i progetti di qualità.

In terzo luogo, vi sono lacune per quanto concerne l'efficienza della riserva dei progetti selezionati, tra cui ritardi dovuti all'enorme complessità, mancanza di finanziamenti e/o di garanzie finanziarie, assenza di coordinamento, gli oneri amministrativi a carico delle autorità competenti, dei beneficiari e degli appaltatori, problemi a livello della preparazione e

pianificazione dei progetti e limitazioni normative.

In più, l'importo dei prestiti della Banca europea per gli investimenti (BEI) è in genere limitato al 50 % dell'investimento nel progetto e potrebbe essere insufficiente per i progetti strategici su vasta scala nei paesi in cui gli investimenti nei trasporti sono più urgenti. Allo stesso tempo, gli Stati membri non hanno ancora la stessa capacità di gestione degli strumenti finanziari, di organizzazione dei PPP e di creazione di sinergie tra i vari tipi di finanziamento, con conseguenze negative sui progressi compiuti. Gli attuali servizi di assistenza di fatto non sono presenti a livello locale per superare tali difficoltà.

Per concludere, non dovrebbe esservi un'unica strategia di investimento nelle regioni europee, poiché in taluni casi le distorsioni statistiche fanno risultare intere regioni non idonee a causa della presenza di centri metropolitani economicamente forti secondo l'attuale classificazione NUTS2. In taluni Stati membri, la tipologia NUTS 2 non corrisponde alla struttura di governance regionale, con conseguenti difficoltà di pianificazione e attuazione.

L'Europa deve poter contare sulla piena funzionalità e sul pieno sviluppo del potenziale della rete TEN-T attraverso il suo completamento e un'ampia connettività tra le regioni transfrontaliere. In questa fase, gli strumenti esistenti non prevedono ancora l'assistenza consultiva e lo sviluppo delle capacità a livello di progetto. È urgentemente necessario promuovere l'economia e l'occupazione nelle regioni transfrontaliere.

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sull'attuazione della politica di coesione e l'obiettivo tematico "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" - articolo 9, paragrafo 7, del regolamento sulle disposizioni comuni (2017/2285(INI))**

*Il Parlamento europeo,*

- visti la politica di coesione e l'obiettivo tematico "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" di cui all'articolo 9, paragrafo 7, del regolamento sulle disposizioni comuni<sup>1</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 1303/2013 sulle disposizioni comuni, in particolare l'articolo 37, sugli strumenti finanziari sostenuti dai fondi SIE<sup>2</sup>,
- visto l'articolo 5, punto 7, del regolamento (UE) n. 1301/2013 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale, riguardante la necessità di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete<sup>3</sup>,
- visto l'articolo 4, lettera d), del regolamento (UE) n. 1300/2013 relativo al Fondo di coesione, riguardante la necessità di promuovere il trasporto sostenibile ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete<sup>4</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE<sup>5</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010<sup>6</sup>,
- vista la decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta"<sup>7</sup>,
- vista la sua risoluzione del 13 marzo 2018 sulle regioni in ritardo di sviluppo nell'Unione europea<sup>8</sup>,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2017 sulla promozione della coesione e dello

---

<sup>1</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 343.

<sup>2</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 358.

<sup>3</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 295.

<sup>4</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 284.

<sup>5</sup> GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

<sup>6</sup> GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129.

<sup>7</sup> GU L 354 del 28.12.2013, pag. 171.

<sup>8</sup> Testi approvati, P8\_TA(2018)0067.

- sviluppo nelle regioni ultraperiferiche dell'UE: applicazione dell'articolo 349 TFUE<sup>1</sup>,
- vista la sua risoluzione del 18 maggio 2017 sul giusto mix di finanziamenti per le regioni d'Europa: equilibrare strumenti finanziari e sovvenzioni nella politica di coesione dell'UE<sup>2</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile<sup>3</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 22 aprile 2009 sul Libro verde sul futuro della politica nel campo delle reti transeuropee dei trasporti<sup>4</sup>,
  - vista la settima relazione della Commissione sulla coesione economica, sociale e territoriale, del 9 ottobre 2017, dal titolo "La mia regione, la mia Europa, il nostro futuro" (COM(2017)0583),
  - vista la comunicazione della Commissione del 6 febbraio 2018 dal titolo "Una prospettiva di allargamento credibile e un maggior impegno dell'UE per i Balcani occidentali" (COM(2018)0065),
  - vista la comunicazione della Commissione del 24 ottobre 2017, dal titolo "Un partenariato strategico rinnovato e rafforzato con le regioni ultraperiferiche dell'UE" (COM(2017)0623),
  - vista la comunicazione della Commissione del 20 settembre 2017 dal titolo "Rafforzare la crescita e la coesione nelle regioni frontaliere dell'UE" (COM(2017)0534),
  - vista la comunicazione della Commissione del 17 dicembre 2013 intitolata "Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse" (COM(2013)0913),
  - vista la comunicazione della Commissione dell'8 marzo 2011 "Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050" (COM(2011)0112),
  - visto il libro bianco della Commissione del 28 marzo 2011 intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
  - visto il Libro verde della Commissione del 4 febbraio 2009 dal titolo "TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti" (COM(2009)0044),
  - vista la relazione di sintesi della Commissione, dell'agosto 2016, dal titolo "WP1: Synthesis report: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007-2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund

---

<sup>1</sup> Testi approvati, P8\_TA(2017)0316.

<sup>2</sup> Testi approvati, P8\_TA(2017)0222.

<sup>3</sup> GU C 316 del 22.9.2017, pag. 155.

<sup>4</sup> GU C 184 E dell'8.7.2010, pag. 35.



(FC)" [Pacchetto di lavoro 1: Valutazione ex post dei programmi della politica di coesione 2007-2013, in particolare del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di coesione (FC)],

- vista la relazione di sintesi della Commissione, del giugno 2016, dal titolo "Regional development trends in the EU - WP1: Synthesis report: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007-2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (FC)" [Pacchetto di lavoro 1: Valutazione ex post dei programmi della politica di coesione 2007-2013, in particolare del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di coesione (FC)],
- vista la relazione finale della Commissione, del maggio 2016, dal titolo "WORK PACKAGE 5: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007-2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (FC)" [Pacchetto di lavoro 5: Valutazione ex post dei programmi della politica di coesione 2007-2013, in particolare del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di coesione (FC)],
- visto il documento di lavoro dei servizi della Commissione del 10 aprile 2017 dal titolo "Competitiveness in low-income and low-growth regions: The lagging regions report" (Competitività nelle regioni a basso reddito e a bassa crescita: relazione sulle regioni in ritardo di sviluppo) (SWD(2017)0132),
- visto il documento di lavoro della Commissione del 4 maggio 2010, dal titolo "Consultazione sulla futura politica in materia di rete transeuropea di trasporto" (COM(2010)0212),
- vista la relazione dell'Agenzia europea per l'ambiente dal titolo "Approximated European Union greenhouse gas inventory: Proxy GHG emission estimates for 2016" (Inventario approssimativo dei gas a effetto serra dell'Unione europea: calcoli sulle emissioni di gas a effetto serra per il 2016),
- visto lo studio dal titolo "The world is changing, transport, too" (Il mondo sta cambiando, i trasporti anche), commissionato dalla Direzione generale per le politiche interne – Dipartimento tematico B: Politiche strutturali e di coesione, marzo 2016,
- visto lo studio dal titolo "The future of the EU's transport infrastructure" (Il futuro delle infrastrutture di trasporto dell'UE), commissionato dalla Direzione generale per le politiche interne – Dipartimento tematico B: Politiche strutturali e di coesione, gennaio 2010,
- vista la pubblicazione statistica di Eurostat del 2016, dal titolo "Energy, transport and environment indicators - 2016 edition" (Indicatori in materia di energia, trasporti e ambiente - edizione 2016),
- visti l'articolo 52 del suo regolamento nonché l'articolo 1, paragrafo 1, lettera e), e l'allegato 3 della decisione della Conferenza dei presidenti del 12 dicembre 2002 sulla procedura relativa alla concessione dell'autorizzazione a elaborare relazioni di iniziativa,

- visti la relazione della commissione per lo sviluppo regionale e il parere della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0136/2018),
- A. considerando che, con l'obiettivo di aumentare l'efficacia dei Fondi strutturali e d'investimento europei (fondi SIE) e di sostenere gli sforzi delle regioni nell'attuazione della strategia Europa 2020, la concentrazione tematica ha deliberatamente fatto convergere gli investimenti mirati nell'ambito dell'obiettivo tematico 7 verso il miglioramento della qualità delle infrastrutture di trasporto, compreso l'uso efficiente delle infrastrutture esistenti;
- B. considerando che il Fondo di coesione e il FESR forniscono sostegno per lo sviluppo sia della rete TEN-T che delle infrastrutture di trasporto locale e regionale non situate lungo la TEN-T, in particolare negli Stati membri meno sviluppati e nelle regioni in cui sono ancora necessari notevoli sforzi per realizzare i collegamenti mancanti, eliminare le strozzature e ammodernare il materiale rotabile;
- C. considerando che il settore dei trasporti e le infrastrutture relative a tale settore sono centrali ed essenziali per lo sviluppo di qualsiasi paese, così come per il benessere delle popolazioni degli Stati membri, motivo per cui il settore dei trasporti resta un settore di investimento cruciale per contribuire alla crescita, alla competitività e allo sviluppo attraverso il rafforzamento del potenziale economico di tutte le regioni dell'UE, favorendo in tal modo la coesione socio-economica, sostenendo il mercato interno e facilitando così la coesione, l'integrazione e l'inclusione socio-economica, contrastando gli squilibri tra regioni, facilitando l'accesso ai servizi e alla formazione nelle regioni più remote attualmente a rischio di spopolamento e rafforzando le reti per l'avvio e lo sviluppo delle imprese;
- D. considerando che nel periodo 2007-2013, 81 miliardi di euro, pari a quasi un terzo (31 %) dei fondi SIE, sono stati investiti nelle infrastrutture di trasporto; che il maggiore impatto positivo degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto dell'UE è evidente, in particolare, nell'Europa centrale orientale, cui è stato destinato il 69 % dei finanziamenti complessivi per il settore dei trasporti;
- E. considerando che il quadro finanziario pluriennale 2014-2020 è caratterizzato da un aumento dei bilanci dei fondi SIE e dell'MCE; che, nonostante gli effetti negativi della recente crisi economica e finanziaria e il ritardo nell'attuazione del periodo di programmazione, non vi sono state ripercussioni di rilievo sugli investimenti nei trasporti; che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto dell'UE rappresentano una delle politiche con il maggiore valore aggiunto europeo in virtù delle ricadute che interessano, tra l'altro, il mercato unico e che rendono di fatto tutti gli Stati membri beneficiari netti degli investimenti;
- F. considerando che i successi dei progetti stradali, ferroviari e portuali sostenuti dal bilancio dell'UE contribuiscono all'economia, alla crescita, all'industria, alle esportazioni, al turismo, al commercio, alla creazione di posti di lavoro, alla ripresa delle regioni e all'inversione della tendenza allo spopolamento; che vi sono esempi di valore aggiunto dell'UE quali l'ammodernamento della tratta ferroviaria E30/C-E 30 Kraków – Rzeszów in Polonia, la linea ferroviaria Sofia-Plovdiv in Bulgaria, il tunnel ferroviario cittadino a Lipsia (moduli 5 e 6) in Germania, l'ammodernamento del tratto da Votice a Benešov u Prahy nella Repubblica ceca, la ricostruzione dello svincolo di

Ülemiste, a Tallin (Estonia), il riassetto della strada nazionale DN6 Alexandria – Craiova in Romania, il treno ad alta velocità Madrid-Valencia-Murcia in Spagna, il completamento dell'autostrada Trakia da Sofia al porto di Burgas, nel Mar Nero, la linea 4 della metropolitana di Budapest in Ungheria, le linee della metropolitana di Sofia in Bulgaria e molti altri;

- G. considerando che la TEN-T e le infrastrutture di trasporto quali strade, ferrovie ad alta velocità, vie navigabili e trasporto aereo rappresentano una priorità per l'UE e che, qualora gli investimenti europei divenissero carenti, maggiori investimenti esteri diretti potrebbero colmare le lacune trasferendo al contempo i profitti, le imposte e le opportunità di lavoro al di fuori dell'UE, e aumentando probabilmente la dipendenza e l'instabilità macroeconomica delle regioni; che tale processo comprometterebbe la presenza regionale dell'Unione e le sue politiche a lungo termine, con conseguenti frammentazioni e divergenze;
  - H. considerando che lo sviluppo dei corridoi della rete centrale comprende diverse parti integranti quali un'infrastruttura per i combustibili alternativi (apparecchiature di ricarica) e sistemi di trasporto intelligenti e innovativi e svolge un ruolo essenziale per consentire la decarbonizzazione del sistema dei trasporti nel suo complesso;
  - I. considerando che reti energetiche, digitali e di trasporto intelligenti, a prova di futuro, sostenibili e pienamente interconnesse rappresentano una condizione necessaria per il completamento e il corretto funzionamento del mercato unico europeo e per collegare l'Europa al mercato globale; che esse sono autentiche arterie vitali per la crescita della produttività economica, la coesione territoriale e il benessere dei cittadini in Europa;
  - J. considerando che un approccio più integrato agli investimenti nelle infrastrutture di trasporto consentirà di eliminare le strozzature, migliorare la connettività multimodale e aumentare gli investimenti a favore dei trasferimenti dal trasporto stradale al trasporto ferroviario nonché dei veicoli rispettosi dell'ambiente, ad esempio quelli elettrici, e delle reti ferroviarie e navigabili; che ciò condurrà a una diversificazione energetica nel settore dei trasporti e a reti di trasporto più ecologiche, contribuendo in tal modo a ridurre le emissioni di gas a effetto serra, a migliorare la qualità dell'aria e a incoraggiare ulteriori misure di lotta ai cambiamenti climatici;
  - K. considerando che i trasporti sono un'importante colonna della politica dell'UE in materia di energia e clima, e che senza un contributo significativo del settore dei trasporti non sarà possibile conseguire gli obiettivi dell'UE relativi a una quota minima di rinnovabili e alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra;
1. sottolinea come, nel prossimo periodo di programmazione, il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), il Fondo di coesione e il FESR debbano restare le fonti di investimento essenziali dell'UE nelle infrastrutture di trasporto nel quadro dell'obiettivo tematico di "promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"; propone che, in virtù dell'elevato valore aggiunto europeo e delle ampie ricadute prodotte, tali fonti di finanziamento continuino ad essere disponibili e a fornire una copertura equilibrata per tutti gli Stati membri e le regioni dell'UE, in modo da contribuire all'attuazione della politica di coesione dell'UE;
  2. osserva che la logica d'intervento alla base degli investimenti nelle infrastrutture di

trasporto dell'UE deve continuare ad essere una combinazione equilibrata di fonti di finanziamento gestite a livello centrale e mediante gestione concorrente, al fine di soddisfare le esigenze strategiche e il fabbisogno finanziario; ricorda che l'MCE mira a trattare in modo centralizzato i principali corridoi TEN-T, prioritari a livello dell'UE, compresi gli aspetti riguardanti la sicurezza, l'innovazione tecnologica e l'ambiente; osserva altresì che il FESR e il Fondo di coesione sono caratterizzati da una forte dimensione regionale che risponde alle esigenze locali (aree urbane e periurbane) e alle specificità regionali; segnala che essi sostengono la connettività alla TEN-T e la mobilità mediante nodi secondari e terziari e terminali multimodali (rete TEN-T globale); sottolinea, a tale proposito, che le relative dotazioni di bilancio per le tre fonti di finanziamento devono essere incrementate in modo equilibrato, onde evitare una distribuzione asimmetrica degli investimenti tra i vari livelli; invita la Commissione a fornire procedure semplificate, tempestive e flessibili per la trasferibilità delle risorse tra le regioni, i programmi operativi e gli assi di programma nel quadro del fondi SIE, così da affrontare in maniera adeguata la mutevole realtà economica e la domanda regionale;

3. ritiene che il ruolo di ulteriori fonti come il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) e gli strumenti finanziari debba essere definito al fine di assicurarne la complementarietà con il FESR e il Fondo di coesione nonché l'addizionalità rispetto ai prestiti della BEI; osserva che l'invito a presentare proposte di finanziamento misto, settore trasporti, nell'ambito dell'MCE 2017, è stato pensato anche per rafforzare tali sinergie ma che è altresì necessario uno scambio di migliori prassi tra gli Stati membri, oltre a un'ulteriore sostegno alle capacità; sottolinea in tal senso che il FEIS dovrebbe rappresentare una piattaforma per i partenariati pubblico-privato (PPP) assicurando la corrispondenza tra gli strumenti finanziari e gli investimenti privati e i finanziamenti nazionali/regionali a livello di progetto; sottolinea che i progetti infrastrutturali finanziariamente sostenibili dovrebbero essere supportati principalmente mediante prestiti, garanzie e finanziamenti misti dell'UE, oltre ai finanziamenti a titolo del FESR, del Fondo di coesione o dell'MCE; ritiene tuttavia che le sovvenzioni debbano restare la principale fonte finanziaria di investimenti nel finanziamento delle reti di trasporto pubblico sostenibili;
4. osserva che lo sviluppo infrastrutturale richiede una quantificazione obiettiva ex ante della domanda e delle necessità future, prima di definire il bilancio e le modalità di assegnazione; sottolinea che, nel quadro di tali obiettivi fondamentali relativi all'infrastruttura di rete, i criteri di ammissibilità del FESR e del Fondo di coesione dovrebbero poter tener conto della richiesta esistente al livello territoriale opportuno; constata altresì che i modelli di reti di trasporto transeuropee, regionali e locali possono rivelarsi efficaci nel far emergere gli ambiti in cui gli investimenti fornirebbero il maggior valore aggiunto europeo;
5. invita la Commissione, con l'obiettivo di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete, a elaborare un elenco dei criteri di ammissibilità che meglio esprima le necessità locali e regionali in materia di infrastrutture di trasporto, quale ausilio per determinare le dotazioni complessive, gli investimenti necessari e le priorità da stabilire; rileva l'importanza di basarsi sui dati del quadro di valutazione dei trasporti europei, che sono di elevata qualità, affidabili, aggiornati, strutturati e disponibili; osserva inoltre che in tale elenco possono figurare elementi quali la connettività multimodale, le specificità locali e regionali, la

disponibilità di modi di trasporto alternativi, la sicurezza stradale e ferroviaria e l'impatto ambientale;

6. osserva la necessità di investimenti maggiormente integrati nelle infrastrutture di trasporto di base delle regioni meno sviluppate nonché delle regioni di montagna, remote, spopolate o ultraperiferiche, caratterizzate da una scarsa accessibilità, incentrando più intensivamente in tal senso gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto a titolo del FESR, dell'MCE e del Fondo di coesione laddove un'analisi costi-benefici adeguata dimostri il valore aggiunto europeo; osserva altresì la necessità di potenziare il lavoro sulla connettività multimodale; evidenzia che il miglioramento dell'accessibilità in queste regioni è un prerequisito per lo sviluppo economico; chiede alla Commissione e agli Stati membri che, avvalendosi di consultazioni pubbliche prima dell'attuazione dei progetti, incoraggino una partecipazione più attiva del settore pubblico nelle soluzioni di trasporto a livello nazionale, regionale ma anche locale/urbano e rurale, così da mettere a punto investimenti ottimali a favore dei trasporti;
7. osserva che le innovazioni sostenibili nel settore dei trasporti richiedono sinergie e addizionalità tra i tre strumenti principali, ossia i fondi SIE, l'MCE e il programma Orizzonte 2020, nonché il suo successore;
8. invita a rafforzare il sostegno del FESR a favore della cooperazione territoriale europea attraverso ulteriori risorse, con particolare attenzione agli investimenti chiave nelle infrastrutture di trasporto sostenibili (quali ad esempio vie navigabili transfrontaliere, porti, ponti, ferrovie, interconnessione dei modi di trasporto e dei terminali); ritiene che occorra concentrare gli sforzi sulla connettività nelle regioni transfrontaliere, compresi i confini esterni dell'UE, nonché sull'assistenza consultiva e sullo sviluppo delle capacità a livello di progetto; invita a eliminare gli ostacoli onde favorire gli investimenti, in particolare gli investimenti transfrontalieri (nelle vie navigabili e nei trasporti ferroviari e stradali) e l'accesso ai mercati esterni;
9. invita a colmare i divari nelle infrastrutture di trasporto con i Balcani occidentali in relazione ai progetti di trasporto integrato, puntando a intensificare gli investimenti a favore della connettività e a eliminare le strozzature nei trasporti, specialmente alla luce della comunicazione della Commissione sulla prospettiva europea per i Balcani occidentali; rammenta, in tal contesto, l'importanza della cooperazione territoriale europea e delle strategie macroregionali per i progetti di trasporto integrato, osservando al contempo la necessità di migliorare il coordinamento dei piani e dei progetti di trasporto nell'ottica di colmare i divari esistenti, ad esempio con i Balcani occidentali; ricorda, in tal senso, che i porti marittimi e le vie navigabili sono molto spesso entità transfrontaliere e che quindi dovrebbero beneficiare dello stesso tasso di cofinanziamento riconosciuto ai progetti che riguardano le infrastrutture ferroviarie e stradali transfrontaliere;
10. sottolinea la necessità di integrare la tutela del clima nella politica di coesione in relazione all'obiettivo dei trasporti sostenibili, al fine di conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>; esorta la Commissione a chiedere agli Stati membri di integrare nel processo decisionale e della pianificazione dei progetti finanziabili la legislazione in materia ambientale dell'UE, in particolare la direttiva

Natura 2000 e le direttive sulla valutazione ambientale strategica e sulla valutazione dell'impatto ambientale, la normativa sulla qualità dell'aria, la direttiva quadro sulle acque e le direttive Habitat e Uccelli, nonché il meccanismo di relazioni sui trasporti e l'ambiente (TERM) dell'Agenzia europea dell'ambiente;

11. sottolinea che occorrerebbe sostenere maggiormente la promozione di una gestione del traffico intelligente, anche attraverso la digitalizzazione, avvalendosi in modo più efficiente delle infrastrutture esistenti e reindirizzando il traffico fuori dalle ore di punta;
12. invita ad adottare una politica europea comune dei trasporti adeguata e ambiziosa, fondata su un quadro di finanziamento integrato e coordinato con gli strumenti dell'UE nel settore dei trasporti; ritiene che la concentrazione tematica debba essere mantenuta per favorire la semplificazione e le sinergie tra le diverse fonti di finanziamento a livello di progetto; propone la creazione di un insieme unico di regole per tutte le fonti di finanziamento relative a tutti gli obiettivi tematici; ritiene necessario ottimizzare, uniformare e accelerare le procedure di conformità relative agli appalti pubblici e agli aiuti di Stato;
13. invita la Commissione e gli Stati membri a portare avanti il cofinanziamento dei progetti nel prossimo periodo di programmazione, conformemente al principio che prevede l'obbligo di utilizzo pena la perdita definitiva;
14. accoglie con favore il lavoro svolto dalla Assistenza congiunta per la preparazione di progetti a favore delle regioni europee (JASPERS), dal Centro europeo di consulenza sui PPP (EPEC) e dal polo europeo di consulenza sugli investimenti (EIAH); auspica, tuttavia, che le operazioni relative alle infrastrutture di trasporto del gruppo BEI in seno all'UE dedichino risorse molto più significative all'attività consultiva globale per le autorità a livello locale, regionale e nazionale in una fase iniziale dell'identificazione e valutazione preliminare dei progetti che presentano un valore aggiunto europeo;
15. invita la Commissione, nel quadro del nuovo regolamento o dei nuovi regolamenti per la politica di coesione dopo il 2020, a proporre una maggiore assegnazione dei fondi disponibili alle città affinché possano presentare offerte congiunte relative a infrastrutture o tecnologie che concorrerebbero alla decarbonizzazione del trasporto urbano e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico derivante dai veicoli stradali;
16. sostiene l'assegnazione di risorse adeguate alla ricerca, ai programmi e ai progetti che promuovono la sicurezza stradale in Europa, in linea con la dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale;
17. sottolinea la necessità di garantire che siano rese disponibili risorse per sostenere la mobilità urbana sostenibile, lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti e progetti per i ciclisti e i pedoni nonché per migliorare l'accessibilità dei trasporti per le persone con disabilità;
18. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, al Comitato europeo delle regioni, al Comitato economico e sociale europeo e ai governi e ai parlamenti nazionali e regionali degli Stati membri.

20.3.2018

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO**

destinato alla commissione per lo sviluppo regionale

sulla politica di coesione e l'obiettivo tematico "promuovere il trasporto sostenibile ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" - articolo 9, paragrafo 7, del regolamento recante disposizioni comuni (2017/2285(INI))

Relatore: Kosma Złotowski

### **SUGGERIMENTI**

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per lo sviluppo regionale, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

- A. considerando che, con l'obiettivo di aumentare l'efficacia dei Fondi strutturali e d'investimento europei (fondi SIE) e di sostenere gli sforzi delle regioni nell'attuazione della strategia Europa 2020, la concentrazione tematica ha deliberatamente fatto convergere gli investimenti mirati nell'ambito dell'obiettivo tematico 7 verso il miglioramento della qualità delle infrastrutture di trasporto, compreso l'uso efficiente delle infrastrutture esistenti;
- B. considerando che le politiche di coesione devono essere intensificate per invertire le crescenti differenze tra gli Stati membri, anche attraverso un aumento del bilancio dell'Unione europea;
- C. considerando che il Fondo di coesione (FC) e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) forniscono sostegno per lo sviluppo sia della rete TEN-T che delle infrastrutture di trasporto locale e regionale, non situate lungo la TEN-T, in particolare negli Stati membri meno sviluppati e nelle regioni in cui sono ancora necessari notevoli sforzi per realizzare i collegamenti mancanti, eliminare le strozzature e ammodernare il materiale rotabile;
- D. considerando che il settore dei trasporti e le infrastrutture relative a tale settore sono centrali ed essenziali per lo sviluppo di qualsiasi paese, così come per il benessere delle popolazioni degli Stati membri, motivo per cui il settore dei trasporti resta un settore di

investimento cruciale per contribuire alla crescita, alla competitività e allo sviluppo attraverso il rafforzamento del potenziale economico di tutte le regioni dell'UE, favorendo in tal modo la coesione socio-economica, sostenendo il mercato interno e facilitando così la coesione, l'integrazione e l'inclusione socio-economica, contrastando gli squilibri tra regioni, facilitando l'accesso ai servizi e alla formazione nelle regioni più remote attualmente a rischio di spopolamento e rafforzando le reti per l'avvio e lo sviluppo delle imprese;

- E. considerando che lo sviluppo dei corridoi della rete centrale comprende, come parte integrante, elementi quali un'infrastruttura per i combustibili alternativi (apparecchiature di ricarica) e sistemi di trasporto intelligenti e innovativi e svolge un ruolo essenziale per consentire la decarbonizzazione del sistema dei trasporti nel suo complesso;
  - F. considerando che circa 24 miliardi di EUR sono stati stanziati nel periodo di finanziamento 2014-2020 tramite il meccanismo per collegare l'Europa, soprattutto per i progetti ferroviari;
  - G. considerando che il bilancio totale per il meccanismo per collegare l'Europa (CEF) – Trasporti è di 24,05 miliardi di EUR per il periodo 2014-2020, di cui 11,305 miliardi sono messi a disposizione specificamente per i progetti situati nei territori degli Stati membri che sono ammissibili al Fondo di coesione;
  - H. considerando che gli investimenti sostenibili svolgono un ruolo cruciale non solo nell'affrontare i vincoli di capacità e il deterioramento delle infrastrutture, ma anche nell'offrire una manutenzione a lungo termine;
  - I. considerando che gli Stati membri si trovano ad affrontare la sfida comune di finanziare le infrastrutture di trasporto con un bilancio ridotto e di creare una rete che integri e colleghi meglio i vari modi di trasporto, nonché di garantire servizi di trasporto efficienti e la sicurezza dei passeggeri;
  - J. considerando che la maggior parte dei fondi dell'UE stanziati per i trasporti sono gestiti all'interno della Commissione europea da DG diverse dalla DG MOVE, una situazione che non favorisce un approccio armonizzato al completamento della rete TEN-T;
1. prende atto dei progressi, tuttora limitati, compiuti nel completamento delle parti strategiche della rete centrale e globale TEN-T, attraverso progetti previsti nell'ambito del FESR e del FC, con un tasso di selezione dei progetti molto scarso; si rammarica del ritardo nell'attuazione dell'attuale periodo di programmazione, che ha avuto ripercussioni negative significative per gli investimenti nel settore del trasporto ferroviario; invita pertanto la Commissione a studiare come potrebbero essere superati i limiti attuali della realizzazione e la invita a proporre soluzioni per aumentare il tasso di selezione dei progetti;
  2. ricorda che tutti gli Stati membri erano obbligati, in virtù dei regolamenti e degli accordi di partenariato conclusi con la Commissione, a presentare entro la fine del 2016 le strategie concernenti i trasporti fino al 2030; invita pertanto la Commissione a fornire al Parlamento una valutazione delle proposte indicate nelle strategie nazionali, nei programmi operativi nazionali e nella TEN-T e a elaborare e pubblicare una strategia informale per i trasporti basata sulle strategie nazionali sviluppate dagli Stati membri



nel quadro degli accordi di partenariato; invita inoltre la Commissione a elaborare, pubblicare e aggiornare costantemente una mappa della TEN-T con i progetti nel settore dei trasporti in fase di attuazione o proposti nel quadro dei programmi operativi degli Stati membri per i periodi di finanziamento 2007-2013 e 2014-2020; invita la Corte dei conti europea (CCE) a elaborare relazioni speciali sull'attuazione dei progetti negli Stati membri per quanto riguarda i periodi di preparazione dei progetti, le procedure di appalto, i costi degli studi di fattibilità e di progettazione, i costi di costruzione e l'efficienza economica; invita altresì la Commissione a prendere in considerazione le relazioni speciali della CCE e a valutare la possibilità di condividere le migliori pratiche al fine di armonizzare le procedure e stabilire costi standard che consentano di spendere i fondi dell'UE in maniera più efficiente;

3. invita la Commissione a riesaminare le sue regole amministrative interne per aumentare il coinvolgimento della DG MOVE nelle decisioni in merito ai progetti e alle procedure connessi ai trasporti; invita inoltre la Commissione a valutare la possibilità di migliorare e rafforzare il coinvolgimento delle DG responsabili nei programmi operativi connessi ai trasporti ai fini di una migliore attuazione del regolamento TEN-T;
4. invita la Commissione a utilizzare i risultati della suddetta valutazione per le norme relative alla politica dei trasporti per il periodo successivo al 2020;
5. sottolinea che diversi Stati membri sono ancora in ritardo per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi fondamentali dell'UE in materia di politica comune dei trasporti per quanto concerne la riduzione delle emissioni e la transizione modale a favore della ferrovia e delle vie navigabili interne sostenibili, in particolare a un confronto tra Stati membri dell'Europa centrale e orientale e quelli dell'Europa occidentale; sottolinea che le loro esigenze specifiche non sempre sono in linea con le priorità di investimento dell'UE e chiede pertanto il sostegno e l'aiuto necessari, da parte della Commissione, nel finanziamento dei progetti del settore dei trasporti a titolo del FESR e del FC e il sostegno a favore dei programmi di investimento a medio e lungo termine; raccomanda inoltre alla Commissione di destinare assistenza tecnica ai paesi in ritardo per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi fondamentali dell'UE nel settore dei trasporti;
6. chiede un sostegno continuo ed equilibrato per la rete centrale e globale TEN-T e le priorità orizzontali e invita la Commissione e gli Stati membri a utilizzare appieno il potenziale del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo di coesione per i progetti infrastrutturali transfrontalieri, al fine di completare la rete transeuropea di trasporto centrale e globale, nonché di provvedere alla manutenzione delle infrastrutture esistenti, potenziarle e rinnovarle e di integrare meglio le reti di trasporto nazionali nei collegamenti transfrontalieri in termini di interconnettività, intermodalità e interoperabilità; sottolinea, in tale contesto, la necessità di dotazioni di bilancio adeguate e di programmi di finanziamento strutturati con chiarezza, a titolo della politica dei trasporti e di quella di coesione post 2020, con particolare riferimento ai collegamenti transfrontalieri regionali dismessi o abbandonati;
7. riconosce la più ampia applicazione dell'approccio "blending"; chiede, tuttavia, un aumento sostanziale dello scambio di migliori pratiche, assistenza tecnica e strumentari di preparazione per gli Stati membri, al fine di diffondere le informazioni sugli

strumenti finanziari; ricorda altresì che gli strumenti finanziari non sono sempre adeguati per finanziare progetti ferroviari, relativi alle vie navigabili interne o transfrontalieri e che i paesi più piccoli si trovano in difficoltà nell'attuazione dei partenariati pubblico-privato; sottolinea in questo contesto la necessità di catalizzare i finanziamenti pubblici e privati in vista del completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030; sottolinea inoltre la necessità di mantenere una forte componente di sovvenzioni nei fondi dell'UE, dal momento che le sovvenzioni restano uno strumento essenziale per attirare finanziamenti privati e colmare le lacune tra gli Stati membri nonché per garantire un giusto equilibrio tra investitori pubblici e privati nella condivisione dei profitti e delle perdite; raccomanda alla Commissione di individuare strumenti finanziari adeguati per garantire l'interconnettività in tutta l'UE, unitamente a servizi di trasporto più efficienti e più sicuri; sottolinea tuttavia che non possono essere creati nuovi strumenti di finanziamento dell'UE o nuovi fondi dell'UE a scapito del finanziamento della politica dei trasporti o di qualsiasi dotazione finanziaria specifica per i trasporti;

8. sottolinea la necessità di mantenere almeno lo stesso livello di finanziamenti per progetti di investimento nel settore dei trasporti dell'UE, alla luce delle sfide future che la politica dei trasporti dell'UE si troverà ad affrontare nel mercato globale, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie, i sistemi di trasporto intelligenti e la crescente concorrenzialità del mercato;
9. chiede che i fondi della politica di coesione siano destinati allo sviluppo dell'infrastruttura multimodale, compreso il sostegno per la progettazione di terminali multimodali e lo sviluppo di sistemi ITS per il trasporto combinato;
10. invita la Commissione e gli Stati membri a portare avanti il cofinanziamento dei progetti nel prossimo periodo di programmazione, conformemente al principio che prevede l'obbligo di utilizzo pena la perdita definitiva;
11. incoraggia gli Stati membri e le regioni ad applicare il principio "chi inquina paga" alla tariffazione delle loro reti stradali, al fine di incoraggiare la logistica verde e generare entrate che possono compensare i vari bilanci pubblici coinvolti;
12. sostiene l'assegnazione di risorse adeguate alla ricerca, ai programmi e ai progetti che promuovono la sicurezza stradale in Europa, in linea con la dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale;
13. incoraggia la Commissione, gli Stati membri e le regioni a intensificare il loro sostegno a favore di infrastrutture per le biciclette, come l'ulteriore sviluppo della rete EuroVelo, in combinazione con i collegamenti ferroviari europei;
14. sottolinea la necessità di garantire che siano rese disponibili risorse per sostenere la mobilità urbana sostenibile, lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti, progetti per i ciclisti e i pedoni e un miglioramento dell'accessibilità dei trasporti per le persone con disabilità.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

<b>Approvazione</b>	20.3.2018
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 35 -: 3 0: 1
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, João Pimenta Lopes, Matthijs van Miltenburg
<b>Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Gilles Lebreton

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

35	+
ALDE	Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Peter van Dalen,
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

3	-
EFDD	Jill Seymour
GUE/NGL	Merja Kyllönen, João Pimenta Lopes

1	0
ENF	Gilles Lebreton

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

<b>Approvazione</b>	27.3.2018
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 29 -: 10 0: 0
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Steeve Briois, Rosa D'Amato, Raymond Finch, Iratxe García Pérez, Ivan Jakovčić, Marc Joulaud, Constanze Krehl, Martina Michels, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Paul Nuttall, Younous Omarjee, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Liliana Rodrigues, Fernando Ruas, Monika Smolková, Maria Spyraiki, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Ángela Vallina, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal, Joachim Zeller
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Elena Gentile, Elsi Katainen, Ivana Maletić, Tonino Picula, Bronis Ropė, Davor Škrlec, Damiano Zoffoli
<b>Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Ricardo Serrão Santos

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

<b>29</b>	<b>+</b>
ALDE	Ivan Jakovčić, Elsi Katainen, Iskra Mihaylova, Matthijs van Miltenburg
ECR	Mirosław Piotrowski, Ruža Tomašić
PPE	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Marc Joulaud, Ivana Maletić, Lambert van Nistelrooij, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Fernando Ruas, Maria Spyraiki, Ramón Luis Valcárcel Siso, Joachim Zeller
S&D	Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Iratxe García Pérez, Elena Gentile, Constanze Krehl, Tonino Picula, Liliana Rodrigues, Ricardo Serrão Santos, Monika Smolková, Derek Vaughan, Kerstin Westphal, Damiano Zoffoli

<b>10</b>	<b>-</b>
EFDD	Rosa D'Amato, Raymond Finch, Paul Nuttall
ENF	Steeve Briois
GUE/NGL	Martina Michels, Younous Omarjee, Ángela Vallina
NI	Konstantinos Papadakis
VERTS/ALE	Bronis Ropė, Davor Škrlec

<b>0</b>	<b>0</b>

Significato dei simboli utilizzati:

- + : favorevoli
- : contrari
- 0 : astenuti