



---

*Documento di seduta*

---

**B8-0245/2018**

28.5.2018

## **PROPOSTA DI RISOLUZIONE**

presentata a seguito di una dichiarazione della Commissione

a norma dell'articolo 123, paragrafo 2, del regolamento

sul meccanismo per collegare l'Europa dopo il 2020  
(2018/2718(RSP))

**Roberts Zīle, Zdzisław Krasnodębski**  
a nome del gruppo ECR

**Risoluzione del Parlamento europeo sul meccanismo per collegare l'Europa dopo il 2020 (2018/2718(RSP))**

*Il Parlamento europeo,*

- visti gli articoli 311, 312 e 323 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE),
  - visti il regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020<sup>1</sup>, e la sua successiva modifica mediante il regolamento (UE, Euratom) 2017/1123 del Consiglio, del 20 giugno 2017<sup>2</sup>,
  - visti l'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria<sup>3</sup>, e la proposta della Commissione, del 14 settembre 2016, di modifica dell'accordo interistituzionale (COM(2016)0606),
  - visti la proposta della Commissione, del 14 settembre 2016, relativa al regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 (COM(2016)0604), e il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la proposta (SWD(2016)0299),
  - vista la comunicazione della Commissione, del 2 maggio 2018, dal titolo "Un bilancio moderno al servizio di un'Unione che protegge, che dà forza, che difende. Quadro finanziario pluriennale 2021-2027" (COM(2018)0321),
  - vista la dichiarazione di Jean-Claude Juncker, del 2 maggio 2018, relativa alla decisione della Commissione in merito al pacchetto QFP per il periodo successivo al 2020,
  - visto l'articolo 123, paragrafo 2, del suo regolamento,
- A. considerando che 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 e di tutti gli Stati membri dell'UE, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale, sostenendo il mercato interno e contrastando così gli squilibri tra le regioni;
- B. considerando che l'attuale infrastruttura energetica dell'Unione sta invecchiando e potrebbe pertanto non essere in grado di soddisfare la domanda di energia in futuro o di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento;
- C. considerando che il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) è stato concepito come

---

<sup>1</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884.

<sup>2</sup> GU L 163 del 24.6.2017, pag. 1.

<sup>3</sup> GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

un programma di finanziamento congiunto, gestito a livello centrale, per le infrastrutture di trasporto, per l'energia e le telecomunicazioni, nel quadro della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, e produce risultati tangibili sul campo;

- D. considerando che l'MCE fornisce una quota consistente del finanziamento unionale ai progetti relativi ai trasporti e all'energia, apportando un significativo contributo al conseguimento dell'obiettivo di un'economia europea a basse emissioni di carbonio;
- E. considerando che le tipologie di progetti cofinanziati dall'MCE collimano con l'ambizione dell'UE di accrescere la connettività su scala europea per i suddetti tre settori principali e di concentrare il sostegno sui beni pubblici con una dimensione europea; che l'MCE contribuisce alle priorità della Commissione relative alla creazione di posti di lavoro, crescita e investimenti, mercato interno, Unione dell'energia, clima, mercato unico digitale, rafforzando la competitività dell'UE a livello globale;
- F. considerando che alla fine del 2017 l'MCE Trasporti aveva già assegnato 21,3 miliardi di EUR in sovvenzioni per progetti TEN-T, incentivando investimenti per un totale di 41,6 miliardi di EUR; che nel corso del 2018 saranno firmati ulteriori convenzioni di sovvenzione per un invito a presentare proposte di finanziamento misto, che unisce sovvenzioni dell'MCE e finanziamenti privati, anche a titolo del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS); che il bilancio iniziale di 1 miliardo di EUR previsto per tale invito a presentare proposte è stato aumentato, nel novembre 2017, di 350 milioni di EUR per sostenere la priorità "Innovazione e nuove tecnologie", in linea con gli obiettivi del piano d'azione sui combustibili alternativi;
- G. considerando che la Commissione dovrebbe pubblicare le sue proposte legislative sugli investimenti strategici europei, compreso un MCE aggiornato, nel giugno 2018;
  - 1. sottolinea che investire nelle infrastrutture di trasporto significa investire nella crescita a lungo termine, nella coesione, nella competitività e nell'occupazione, ovvero i settori in cui l'UE è chiamata a produrre un reale valore aggiunto per i cittadini;
  - 2. sottolinea che gli investimenti nelle infrastrutture per l'energia sono essenziali per attuare l'Unione dell'energia e che l'MCE, pertanto, costituisce un fondamentale strumento di politica per colmare le lacune in termini di investimenti nel settore dell'energia e per generare crescita e posti di lavoro;
  - 3. ritiene opportuno che nel settore dei trasporti sia attribuita priorità ai progetti che creano o migliorano i collegamenti transfrontalieri, completano i collegamenti mancanti ed eliminano le strozzature; è dell'avviso che, pertanto, in tale contesto l'MCE apporterebbe un contributo concreto all'obiettivo di realizzare uno spazio unico europeo dei trasporti;
  - 4. sottolinea che l'MCE è stato, è tuttora e deve rimanere uno strumento efficace e mirato per gli investimenti nelle reti transeuropee di infrastrutture dei trasporti (TEN), nel settore dell'energia e del digitale, nonché contribuire alle priorità dell'UE in materia di occupazione, crescita e investimenti, mercato unico, Unione dell'energia, clima e mercato unico digitale;

5. insiste inoltre sul fatto che l'MCE debba puntare ad apportare il valore aggiunto dell'UE allo sviluppo della connettività nei trasporti, concentrandosi principalmente su progetti a livello nazionale, regionale o locale che altrimenti non sarebbero realizzati senza il sostegno dell'UE;
6. incoraggia la Commissione a continuare ad assegnare finanziamenti a titolo dell'MCE sotto forma di sovvenzioni, in quanto la grande maggioranza di detti finanziamenti riguarda progetti con più ampi benefici a livello regionale e dell'UE, per i quali non sono tuttavia disponibili sufficienti finanziamenti nazionali e di mercato;
7. invita la Commissione a esaminare ulteriori modalità di promozione dell'MCE in quanto strumento a orientamento politico con obiettivi settoriali specifici, che si occupa di progetti complessi con una dimensione di interoperabilità transfrontaliera o su scala UE;
8. pone l'accento sull'importanza della gestione diretta, che favorisce l'assegnazione rapida dei fondi e la corretta esecuzione del bilancio; sottolinea che la gestione diretta delle sovvenzioni dell'MCE si è rivelata molto efficace, con una solida riserva di progetti e una procedura di selezione competitiva, un'attenzione particolare agli obiettivi politici dell'UE, un'attuazione coordinata e il pieno coinvolgimento degli Stati membri; pone in evidenza il fatto che l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) ha un'ottima esperienza in materia di gestione finanziaria dell'MCE, in particolare grazie alla sua flessibilità nel riorientare rapidamente i fondi non spesi per determinate azioni verso il finanziamento di nuove; insiste sulla necessità di rafforzare l'INEA onde garantire che i fondi dell'UE siano spesi in modo adeguato;
9. sottolinea che il completamento di molti progetti infrastrutturali TEN-T di ampia portata attualmente in corso richiede cospicui investimenti, parte dei quali dipende dal sostegno costante dell'UE e che, in caso contrario, rischia di subire una battuta d'arresto;
10. sottolinea i vantaggi della complementarità tra l'MCE, Orizzonte 2020, i Fondi strutturali e d'investimento europei (SIE) e il FEIS; pone l'accento sul fatto che il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione hanno una forte dimensione regionale che risponde alla domanda locale e concentra il sostegno finanziario sulle regioni meno sviluppate e sugli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione,
11. sottolinea l'importanza di continuare a stanziare/accantonare un certo importo del Fondo di coesione nel prossimo QFP 2021-2027 da destinare ai progetti nel settore dei trasporti a titolo dell'MCE, applicando i massimi tassi di finanziamento possibili nell'ambito del Fondo di coesione; pone in evidenza il fatto che l'importo stanziato a titolo del Fondo di coesione nell'ambito del prossimo QFP 2014-2027 deve essere almeno di pari livello rispetto al precedente QFP 2014-2020, e che detto importo deve essere sufficiente per completare, durante il prossimo QFP, i progetti in corso finanziati mediante tali dotazioni del Fondo di coesione;
12. accoglie con favore le iniziative in base alle quali una quota del bilancio di coesione (11,3 miliardi di euro – trasporti) è stata eseguita in gestione diretta nel quadro dell'MCE; osserva che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto dell'UE dovrebbero continuare a essere realizzati nell'ambito di un sistema equilibrato di fonti di finanziamento gestite a livello centrale e mediante gestione concorrente;

13. invita la Commissione e gli Stati membri a mantenere il loro impegno nei confronti dei principali obiettivi politici dell'MCE:
- a) per quanto riguarda i trasporti – completamento entro il 2030 della rete centrale TEN-T, compresa la realizzazione dei sistemi SESAR ed ERTMS, nonché completamento della rete globale TEN-T entro il 2050;
  - b) per quanto riguarda l'energia – completamento dei corridoi prioritari, in particolare per rendere intelligenti le reti e digitalizzarle, raggiungendo gli obiettivi di interconnessione per il 2030 (anche per gli Stati membri periferici), sviluppare reti offshore a maglia e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, anche attraverso la sincronizzazione;
  - c) per quanto riguarda la digitalizzazione – massimizzazione dei vantaggi del mercato unico digitale per tutti i cittadini e le imprese entro il 2030, con la realizzazione di una società dei gigabit completamente ciber-sicura entro il 2025, preparativi per la connettività terabit entro il 2030 e realizzazione di infrastrutture di dati e servizi digitali su scala UE;
14. ritiene necessario un MCE aggiornato, che copra tutti i modi di trasporto, comprese le infrastrutture stradali e le vie navigabili interne, concentrandosi sulle interconnessioni e sul completamento delle reti nelle zone periferiche e coprendo tutte le esigenze di trasporto, comprese le soluzioni digitali, il trasferimento modale e trasporti più sostenibili; ritiene che l'MCE aggiornato debba inoltre dare priorità a collegamenti più diretti tra le reti principali e quelle globali, includendo ad esempio priorità orizzontali come le autostrade del mare; è dell'avviso che ciò debba riflettersi nell'elenco di progetti individuati in via preliminare da includere nel prossimo regolamento MCE;
15. ribadisce che l'invito a presentare proposte di finanziamento combinato del 2017, che riunisce sovvenzioni a titolo dell'MCE e strumenti finanziari basati sul mercato, in particolare quelli disponibili nel quadro del FEIS, è inteso a rafforzare la complementarità tra i due regimi di sostegno, facendo al tempo stesso leva su altre fonti di finanziamento, segnatamente il FEIS, gli investitori privati o le banche nazionali di promozione;
16. ricorda che, nel settore delle telecomunicazioni, la duplice focalizzazione dell'MCE sui servizi digitali transfrontalieri di interesse pubblico e sulle infrastrutture di comunicazione e informatica ha dimostrato che il programma ha un impatto importante sul conseguimento degli obiettivi del mercato unico digitale dell'UE, contribuendo a sviluppare e attuare politiche comuni per affrontare le sfide sociali, tra cui la trasformazione digitale dell'assistenza sanitaria, la sicurezza informatica, la copertura 5G dei corridoi TEN-T e la digitalizzazione dei governi;
17. ricorda che la proposta della Commissione relativa al QFP 2011 ha introdotto uno strumento finanziario con una dotazione complessiva di 50 miliardi di EUR, suddivisi in 9,1 miliardi di EUR per progetti nel settore dell'energia, 9,2 miliardi di EUR per progetti di telecomunicazioni/digitali e 21,7 miliardi di EUR per i progetti nel settore dei trasporti, con un importo aggiuntivo di 10 miliardi di EUR stanziati/accantonati nell'ambito del Fondo di coesione per i progetti nel settore dei trasporti, elevando il totale per tale settore a 31,7 miliardi di EUR; osserva che i negoziati sul QFP 2014-

2020 e sul FEIS hanno prodotto una significativa riduzione di tale importo;

18. accoglie con favore l'introduzione di sinergie trasversali nell'MCE; si attende che i futuri orientamenti politici settoriali e lo strumento dell'MCE siano resi più flessibili al fine di facilitare le sinergie e rispondere maggiormente ai nuovi sviluppi tecnologici e alle nuove priorità, come la digitalizzazione, accelerando al contempo la creazione di un'economia a basse emissioni di carbonio e affrontando le sfide sociali comuni come la cibersecurity;
19. invita la Commissione a utilizzare il quadro dell'MCE per conseguire gli obiettivi delineati nel "Piano d'azione sulla mobilità militare: un'iniziativa concreta per un'Unione della difesa";
20. ritiene che il tasso di stanziamento proposto per l'MCE (come indicato nella comunicazione dal titolo "Il bilancio dell'UE per il futuro) e, in particolare, il basso tasso di stanziamento per i trasporti, non siano soddisfacenti e rileva che sono inferiori rispetto al QFP 2014-2020; invita pertanto la Commissione a includere nella proposta di regolamento MCE un importo più elevato e a mantenere i finanziamenti a titolo dell'MCE per lo meno allo stesso livello del QFP precedente, in base alle esigenze in termini di infrastrutture per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni e ai potenziali vantaggi a esse correlati;
21. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio e agli Stati membri.