



2015/2324(INI)

25.5.2016

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per lo sviluppo regionale

su una strategia dell'UE per la regione alpina
(2015/2324(INI))

Relatore per parere: Daniela Aiuto

PA_NonLeg

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 la regione alpina definita dalla Convenzione delle Alpi, come altre zone montuose europee, rappresenta una sfida importante in termini di potenziamento del suo ruolo nella rete europea dei trasporti, essendo caratterizzata da una bassa densità di popolazione, da tipologie di connessioni e accessibilità ai servizi del tutto particolari e da economie locali peculiari;
- B. considerando che la particolare geomorfologia della macroregione non deve essere considerata un ostacolo alla connettività, bensì un'opportunità per sviluppare servizi di trasporto intermodale sostenibili, basati sulle migliori prassi regionali, coniugando la tutela e la valorizzazione del patrimonio naturale, ambientale e culturale con la biodiversità e la mitigazione dei cambiamenti climatici;
- C. considerando che le risorse finanziarie dovrebbero essere indirizzate e investite principalmente nello sviluppo dei collegamenti di trasporto pubblico nelle regioni alpine, sulla base di indicatori adeguati alle condizioni specifiche del territorio montano, mediante il miglioramento dei collegamenti ferroviari esistenti, in particolare transfrontalieri, nella valorizzazione dei piccoli centri urbani, mediante il miglioramento dell'accessibilità al lavoro e alle strutture turistiche sostenibili, nella fornitura di servizi sanitari, educativi e di assistenza all'infanzia essenziali che consentano la creazione di nuovi posti di lavoro locali di qualità, e nella salvaguardia dell'ambiente e delle risorse naturali, comprese quelle idriche;
- D. considerando che la regione alpina risente negativamente dell'esodo rurale e dell'invecchiamento della popolazione; che servizi di trasporto pubblico efficienti, una connessione Internet ad alta velocità e il turismo sostenibile tutto l'anno potrebbero contribuire a rendere la regione alpina più attraente agli occhi dei giovani e a facilitare l'accesso al mondo del lavoro;
- E. considerando che cinque su nove corridoi della rete centrale T-TEN, fondamentali per lo sviluppo regionale ed europeo nonché per il conseguimento degli obiettivi definiti dal Libro bianco sui trasporti, attraversano le Alpi e che la loro realizzazione richiede sforzi finanziari congiunti e coordinati da parte degli Stati membri fino al 2030;
- F. considerando che, al fine di attuare i principi previsti dalla Convenzione quadro e le iniziative concrete da intraprendersi, è stata adottata una serie di protocolli e di memorandum d'intesa che contengono misure specifiche su svariati temi tra cui i trasporti, il turismo, la conservazione del suolo, la pianificazione territoriale, lo sviluppo sostenibile, la protezione della natura e la tutela del paesaggio, con l'obiettivo di sviluppare progetti comuni inerenti alle reti transeuropee di trasporto; che gli Stati membri hanno conseguentemente stipulato degli accordi bilaterali per l'attuazione dei finanziamenti del Meccanismo per collegare l'Europa (CEF), unitamente a quelli previsti nei propri bilanci nazionali;

- G. considerando che la strategia macroregionale della Commissione è intesa a fornire strumenti per il rafforzamento della capacità regionale, in particolare della connettività dei trasporti sostenibili, dell'intermodalità e dell'interoperabilità nei trasporti passeggeri e merci, al fine di realizzare il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia; che diverse regioni che fanno parte di altre macroregioni vicine (macroregione adriatica e del Danubio) dovrebbero ricorrere alle aree comuni per migliorare la connettività, l'accessibilità e l'intermodalità;
- H. considerando che la Commissione, nella sua comunicazione in merito alla strategia dell'Unione Europea per la regione alpina, sottolinea sia la necessità di ridurre l'impatto dei trasporti transalpini al fine di preservare il patrimonio ambientale delle Alpi sia l'importanza di attuare una strategia volta a un contesto ambientale migliore per la popolazione; che il bilanciamento tra infrastrutture di trasporto e la tutela del territorio è stato identificato per decenni come una delle sfide principali; che, tuttavia, qualsiasi investimento produttivo dovrebbe basarsi sulla valutazione del ciclo di vita, insieme a un'adeguata valutazione di impatto ambientale capace di prevenire anche i principali rischi di catastrofi naturali, in un'area particolarmente vulnerabile come la regione alpina;
1. prende atto della delimitazione territoriale prevista dalla Convenzione delle Alpi e dei relativi protocolli nei settori dei trasporti e del turismo, nonché del piano d'azione della Commissione, che è inteso a migliorare la sostenibilità della connettività dei trasporti nella regione e verso di essa e a promuovere l'intermodalità, l'interoperabilità e la qualità dei trasporti intermodali e dei sistemi di mobilità, conformemente alle migliori prassi;
 2. accoglie con favore l'apertura della galleria di base del Gottardo il 1° giugno 2016; invita la Commissione e i rispettivi Stati membri alpini a valutare le modifiche dei flussi di traffico e della quota del trasporto di merci, ad esempio lungo il Brennero, derivanti dall'apertura delle nuove gallerie, prima di pianificare gallerie di base aggiuntive; chiede un numero sufficiente di terminali ferroviari-stradali lungo i corridoi, se del caso, al fine di promuovere l'obiettivo di trasferire il traffico di merci dalla strada alla ferrovia;
 3. invita la Commissione e gli Stati membri a rafforzare la governance multilivello nella pianificazione dei trasporti e ad attuare, nella regione alpina e spiccatamente montana, una politica di sviluppo delle infrastrutture di trasporto sostenibile, inclusiva e non invasiva per il territorio, preservando quest'ultimo e promuovendo uno sviluppo equilibrato delle regioni e delle aree economicamente più deboli dal punto di vista del turismo, della coesione sociale, del progresso economico e dell'occupazione; sottolinea che, nella pianificazione della politica delle infrastrutture di trasporto, occorre dare la priorità alla valutazione e alla riduzione al minimo degli impatti negativi, segnatamente sull'ambiente; invita a sostenere la promozione di un graduale passaggio del trasporto su gomma a quello su rotaia e di mezzi ad alimentazione alternativa al fine di ridurre l'emissione di sostanze inquinanti;
 4. invita la Commissione a concentrarsi anche sull'ottimizzazione della capacità della rete infrastrutturale esistente, con l'obiettivo generale di una migliore attuazione della rete TEN-T; sottolinea che i progetti infrastrutturali che comportano un rischio evitabile e sproporzionato per l'ambiente, le risorse naturali o la salute pubblica non dovrebbero essere finanziati;
 5. sottolinea che la connettività e l'accessibilità della regione, notte e giorno e durante i fine

settimana, dovrebbero essere migliorate e promosse assicurando il rispetto dell'ambiente, la protezione delle risorse idriche e del suolo nonché la partecipazione delle popolazioni locali, coinvolgendo pienamente gli attori e i responsabili politici a tutti i livelli, in particolare a livello regionale e locale, come pure le organizzazioni civili (ONG), nonché promuovendo consultazioni pubbliche;

6. ritiene che lo sviluppo di infrastrutture nelle zone montuose consentirebbe la creazione di PMI e l'aumento dell'attrattiva per queste ultime e faciliterebbe lo sviluppo in tali aree di industrie specifiche che trarrebbero vantaggio dalla loro ubicazione a causa dell'ambiente (temperatura, aria pulita), portando alla creazione di nuovi posti di lavoro e contribuendo allo sviluppo sostenibile della regione; incoraggia gli Stati Membri a recuperare, promuovere e destinare a uso turistico vecchi tracciati dismessi, riqualificandoli e rimettendoli in attività, in modo da prevenire abbandono, degrado e possibili dissesti idrogeologici;
7. invita gli Stati facenti parte della regione alpina a cooperare affinché la tariffazione applicata ai mezzi di trasporto per il transito sia quanto più uniforme possibile e in linea con gli standard europei, soprattutto per quegli Stati che sono costretti a transitare in altri per ragioni di posizionamento geografico;
8. ritiene che lo sviluppo e l'accessibilità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione debbano essere incrementati fornendo servizi in modo più rapido ed efficace e incoraggiando e promuovendo, ove possibile, soluzioni alternative agli spostamenti fisici, quali ad esempio il telelavoro, al fine di ridurre il numero degli spostamenti e i relativi effetti esterni negativi, come le emissioni inquinanti, e promuovere un equilibrio migliore tra vita professionale e vita privata;
9. invita i paesi interessati a identificare progetti infrastrutturali strategici che contribuiscano a rafforzare la coesione e a ridurre la congestione stradale sfruttando servizi di trasporto intermodale in grado di sostenere le zone turistiche e lo sviluppo delle economie locali, favorendo in tal modo l'occupazione; sottolinea il ruolo degli aeroporti e dei porti regionali nelle regioni perialpine e del Mediterraneo per l'accessibilità e la connettività della regione alpina; ritiene importante collegarli alle reti stradali e ferroviarie;
10. invita gli Stati membri a investire nei programmi di creazione di posti di lavoro locali e nelle infrastrutture turistiche; chiede di adottare una visione strategica finalizzata alla destagionalizzazione turistica e di agevolare un accesso sostenibile alle destinazioni turistiche, ad esempio le stazioni sciistiche, attraverso il trasporto pubblico, incoraggiando i viaggi in treno con la bicicletta; sottolinea che è importante sostenere la creazione di reti e pubblicare esempi di migliori pratiche per le iniziative di turismo sostenibile, come le strutture passive dal punto di vista energetico, che sono efficienti sotto il profilo delle risorse e utilizzano fonti energetiche sostenibili;
11. evidenzia che il cambiamento climatico è particolarmente rilevante per una regione come quella alpina, particolarmente esposta ai problemi che ne derivano per la morfologia propria del territorio e per l'habitat naturale; sottolinea che i protocolli sui trasporti e sul turismo della Convenzione delle Alpi sono stati ratificati dall'UE e dagli Stati membri alpini; invita gli Stati membri a monitorare attentamente i limiti di inquinamento atmosferico e a prevedere politiche dei trasporti sostenibili e in linea con gli obiettivi della COP21 di Parigi; ritiene che occorranza sforzi per incoraggiare le PMI a investire

nell'innovazione e nello sviluppo conformemente agli obiettivi della COP21 di Parigi;

12. invita la Commissione a garantire un facile e agevole accesso ai documenti sia per i cittadini europei sia per le istituzioni, al fine di garantire la trasparenza nella spesa dei fondi pubblici, e ritiene che nei casi in cui l'accesso sia giustificato da motivi imperativi legati, tra l'altro, alla salute pubblica e all'ambiente, essi siano prioritari rispetto a qualsivoglia considerazione relativa alla concorrenza o a obiettivi commerciali; osserva che sarà necessario che gli Stati membri investano i fondi europei a disposizione per l'attuazione della strategia alpina in maniera trasparente, tenendo conto preventivamente dei vincoli che scaturiscono dagli studi d'impatto ambientale e garantendo una maggiore cooperazione e collaborazione al fine di migliorare lo scambio di buone pratiche; ritiene che il Parlamento e la Corte dei conti dell'UE debbano rivedere con cadenza annuale l'attuazione effettiva, il conseguimento degli obiettivi e l'uso economico delle risorse;
13. ritiene che le entrate provenienti dai pedaggi e dai pedaggi speciali delle regioni alpine dovrebbero essere destinate a progetti nel settore dei trasporti nelle regioni alpine, innanzitutto per lo sviluppo dei corridoi alpini della rete TEN-T, in secondo luogo per le vie d'accesso regionali e, in terzo luogo, per quelle locali;
14. invita gli Stati Membri e le regioni a garantire accessibilità e soccorsi anche nelle zone raggiungibili con più difficoltà e chiede di garantire presidi sanitari e di primo soccorso anche nelle aree più disagiate sul piano dei trasporti, considerata la distanza dalle principali strutture ospedaliere.

**ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

Approvazione	24.5.2016
Esito della votazione finale	+: 40 -: 2 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Curzio Maltese, Jozo Radoš, Ulrike Rodust, Davor Škrlec, Evžen Tošenovský
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Beatrix von Storch