

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0283/2005

5.10.2005

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio (COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD))

Commissione per i bilanci

Relatore: Mario Mauro

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	4
MOTIVAZIONE	20
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA	23
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO	34
PROCEDURA	49

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio

(COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2004)0475)¹,
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 156 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0086/2004),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i bilanci e i pareri della commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0283/2005),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
CONSIDERANDO 4 BIS (nuovo)

(4 bis) Nella sua risoluzione dell'8 giugno 2005 sulle sfide e i mezzi finanziari dell'Unione allargata nel periodo 2007-2013¹, il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza strategica delle reti dei trasporti per un definitivo consolidamento del mercato interno dell'UE e per l'approfondimento delle relazioni dell'Unione con i paesi candidati e precandidati e con quelli

¹ Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

appartenenti al cosiddetto "anello di paesi amici". Ha inoltre manifestato la propria disponibilità ad esaminare strumenti di finanziamento innovativi, come le garanzie sui prestiti, le concessioni europee, i prestiti europei e un fondo per contributi in conto interessi.

GU C...

Motivazione

Il Parlamento europeo constata le difficoltà finanziarie che incontra la realizzazione delle reti transeuropee e intende coadiuvare gli sforzi della Commissione nell'individuare modalità di finanziamento supplementari e innovative, cui si fa riferimento nelle due comunicazioni della Commissione su uno strumento comunitario di garanzia dei prestiti per progetti della rete transeuropea dei trasporti (COM(2005)0075 e COM(2005)0076).

Emendamento 2 CONSIDERANDO 6

(6) La decisione *n. 1229/2003/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, *del 26 giugno 2003*, che stabilisce *un insieme di orientamenti relativi alle* reti transeuropee nel settore dell'energia e *che* abroga *la decisione n. 1254/96/CE*, individua gli obiettivi, le priorità d'azione e i progetti d'interesse comune necessari per completare e sviluppare *tale rete*, compresi i progetti prioritari. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e per completare le interconnessioni con i paesi vicini sono dell'ordine di 28 miliardi di euro entro il 2013, per i soli progetti prioritari. Questa cifra comprende circa 8 miliardi di euro d'investimenti da realizzare nei paesi terzi.

(6) La decisione *n. .../.../CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, che stabilisce orientamenti *per le* reti transeuropee nel settore dell'energia e abroga *le decisioni 96/391/CE e 1229/2003/CE*, individua gli obiettivi, le priorità d'azione e i progetti d'interesse comune necessari per completare e sviluppare *tali reti*, compresi i progetti prioritari. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e per completare le interconnessioni con i paesi vicini sono dell'ordine di 28 miliardi di euro entro il 2013, per i soli progetti prioritari. Questa cifra comprende circa 8 miliardi di euro d'investimenti da realizzare nei paesi terzi.

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame; l'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo.)

Motivazione

La decisione n. 1229/2003/CE sarà abrogata da una decisione il cui iter legislativo è ancora in corso (2003/0297(COD)).

Emendamento 3 CONSIDERANDO 10

(10) Il presente regolamento intende attuare un programma che fissi le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. Tale programma, che deve rispettare l'acquis comunitario, in particolare la normativa ambientale, deve concorrere al rafforzamento del mercato interno e stimolare la competitività e la crescita della Comunità.

(10) Il presente regolamento intende attuare un programma che fissi le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. Tale programma, che deve rispettare l'acquis comunitario, in particolare la normativa ambientale, deve concorrere al rafforzamento del mercato interno e stimolare la competitività, **lo sviluppo sostenibile** e la crescita della Comunità.

Motivazione

Lo sviluppo sostenibile è un obiettivo importante della strategia di Lisbona che deve trovare riscontro in tutte le politiche dell'Unione.

Emendamento 4 CONSIDERANDO 12

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE. **Il programma deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate.**

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE.

Motivazione

Si tratta di un considerando di ordine generale, che riguarda sia le RTE-E che le RTE-T. In altri considerando vengono fornite indicazioni più specifiche sulla possibilità di finanziare progetti d'infrastrutture.

Emendamento 5
CONSIDERANDO 14

(14) Il contributo finanziario della Comunità deve potere assumere forme d'intervento differenti, quali sovvenzione diretta, abbuono d'interesse, strumenti di garanzia del prestito, partecipazione ai fondi di capitale a rischio e deve poter altresì coprire i rischi specifici successivi alla fase di costruzione.

(14) Il contributo finanziario della Comunità deve potere assumere forme d'intervento differenti, quali sovvenzione diretta, abbuono d'interesse, strumenti di garanzia del prestito o partecipazione ai fondi di capitale a rischio e deve poter altresì coprire i rischi specifici successivi alla fase di costruzione. ***A prescindere dalla forma che assume, il contributo finanziario della Comunità va concesso conformemente alle disposizioni del regolamento finanziario e delle sue misure di esecuzione.***

Motivazione

È importante precisare che l'elaborazione e l'esecuzione del bilancio nel suo insieme devono conformarsi ai principi e alle norme sanciti dal regolamento finanziario.

Emendamento 6
CONSIDERANDO 14 BIS (nuovo)

(14 bis) La Comunità riconosce il finanziamento incrociato dei progetti stradali RTE, mediante l'imposizione di pedaggi, come ulteriore principio per una più rapida realizzazione dei progetti RTE e provvede al rispetto delle modalità stabilite dal Parlamento europeo e dal Consiglio.

Motivazione

Nella procedura di codecisione in corso concernente la direttiva "Eurobollo" (COD/2003/0175 – COM(2003)0448), hanno aderito a questo principio sia il PE, in data 20 aprile 2004 (T5-0305/2004), che il Consiglio, in data 22 aprile 2005 .

Emendamento 7
CONSIDERANDO 15

(15) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della Comunità su base pluriennale. In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e

(15) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della Comunità su base pluriennale, ***facendo una distinzione per progetto finanziato,***

tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

autorizzazione di programma pluriennale e stanziamenti di pagamenti annui. In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

Motivazione

L'emendamento rende più precisa la proposta della Commissione al fine di garantire una maggiore visibilità e prevedibilità dei finanziamenti comunitari.

Emendamento 8 CONSIDERANDO 15 BIS (nuovo)

(15 bis) L'Unione europea dovrebbe provvedere a incoraggiare le modalità di finanziamento pubblico/privato, istituzionali o contrattuali, che si siano rivelate efficaci, mediante garanzie giuridiche compatibili con il diritto della concorrenza e il mercato interno, sforzandosi di diffondere le buone pratiche tra gli Stati membri.

Motivazione

È opportuno ricordare il legame tra il finanziamento delle RTE e l'attuale dibattito comunitario sui partenariati pubblici/privati nel quadro del Libro verde.

Emendamento 9 CONSIDERANDO 18

(18) Tenuto conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento n. 2236/95 e della natura delle competenze conferite alla Commissione dal presente regolamento, è opportuno fissare le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento conformemente alla decisione n. 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

(18) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento ***dovrebbero essere adottate*** conformemente alla decisione n. 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

Motivazione

Dal momento che si tratta di un considerando standard, è opportuno utilizzare il testo standard. Le esperienze acquisite in passato nell'applicazione del regolamento non possono essere in alcun modo una ragione per limitare ulteriormente o escludere totalmente il coinvolgimento del Parlamento europeo, le cui possibilità di partecipazione sono comunque di per sé estremamente modeste nel quadro della procedura di comitatologia. Cfr. in proposito anche la motivazione dell'emendamento n. 17.

Emendamento 10 ARTICOLO 2, PUNTO 3 BIS (nuovo)

3 bis. "sezioni transfrontaliere dei progetti": i tratti che attraversano direttamente frontiere nazionali o naturali nonché i tratti che le collegano al resto della rete, compresi i collegamenti tra i porti di mare e l'entroterra;

Motivazione

Le sezioni transfrontaliere dei progetti sono estremamente importanti ai sensi di questa direttiva in quanto ricevono un livello più elevato di finanziamenti. La definizione delle sezioni transfrontaliere figura in altri documenti, ma è opportuno includere siffatta definizione nella presente direttiva al fine di evitare controversie sull'interpretazione.

Emendamento 11 ARTICOLO 2, PUNTO 4

4) "beneficiario", l'organismo pubblico *o* privato avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;

4) "beneficiario", l'organismo pubblico, privato *o contemporaneamente pubblico e privato* avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;

Motivazione

I committenti possono rivestire forme istituzionali estremamente diverse da uno Stato membro all'altro. Le varie forme di partenariato pubblico-privato devono essere esplicitamente coperte dal regolamento.

Emendamento 12
ARTICOLO 2, PUNTO 7

7) "rischi successivi alla fase di costruzione", i rischi che si presentano nei primi anni successivi alla fine della costruzione dovuti a fattori specifici e che comportano una diminuzione dei redditi d'esercizio rispetto alle previsioni;

7) "rischi successivi alla fase di costruzione", i rischi che si presentano nei primi anni successivi alla fine della costruzione dovuti a fattori specifici **imprevedibili** e che comportano una diminuzione dei redditi d'esercizio rispetto alle previsioni **valutate da organismi indipendenti**;

Motivazione

La copertura dei rischi successivi alla fase di costruzione deve essere limitata ai casi di rischi imprevedibili. La valutazione del rischio deve essere stata effettuata da un organismo indipendente prima dell'esecuzione dei lavori.

Emendamento 13
ARTICOLO 3, PARAGRAFO 2

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle **disposizioni** comunitarie in materia di **interoperabilità** delle reti, in particolare delle reti ferroviarie.

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente **e della salute, di sviluppo sostenibile** e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle **politiche** comunitarie in materia di **interconnessione multimodale** delle reti, in particolare delle reti ferroviarie **e della navigazione fluviale, costiera e marittima, delle vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio.**

Motivazione

Per un mercato interno correttamente funzionante, una crescita del traffico più equilibrata e una mobilità sostenibile, è assolutamente importante che il quadro strategico fornisca gli strumenti necessari per sfruttare appieno le tre modalità di trasporto e un crescente collegamento multimodale.

Emendamento 14
ARTICOLO 3, PARAGRAFO 3

3. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte di ciascuno Stato

3. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte di ciascuno Stato

membro interessato, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

membro interessato, **di garantire un adeguato accesso delle regioni interessate alla rete** e di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

Motivazione

Gli Stati membri dovrebbero non solo fornire garanzie in merito a un'adeguata contropartita finanziaria, ma anche garantire l'accesso delle regioni interessate alla rete.

Emendamento 15 ARTICOLO 5, PARAGRAFO 1

1. I progetti d'interesse comune beneficiano di un contributo finanziario della Comunità in funzione del grado in cui contribuiscono agli obiettivi e alle priorità definite **dalle decisioni** n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE.

1. I progetti d'interesse comune beneficiano di un contributo finanziario della Comunità in funzione del grado in cui contribuiscono agli obiettivi e alle priorità definite **dal Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" nonché dalla decisione** n. 1692/96/CE, **modificata dalla decisione n. 884/2004/CE,** e **dalla decisione** n. 1229/2003/CE.

Motivazione

La decisione 884/2004/CE, che modifica la decisione 1692/96/CE, e il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti contengono entrambi alcuni importanti obiettivi, come l'esigenza che i progetti facciano parte di un ampio programma che contenga misure regolamentari e fiscali a sostegno dell'interoperabilità e dell'intermodalità, per cui occorre includere un riferimento specifico. Dovrebbero avere priorità anche i collegamenti ferroviari tra i vecchi e i nuovi Stati membri.

Emendamento 16 ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, LETTERA a)

a) progetti presentati congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare nel caso di progetti **transfrontalieri**;

a) progetti presentati congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare nel caso di **sezioni transfrontaliere di tali** progetti;

Motivazione

Questo punto è particolarmente importante per armonizzare la terminologia della direttiva.

Emendamento 17
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, LETTERA e)

e) programmi per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico ferroviario – in tutte le sue componenti - nonché dei sistemi di gestione del traffico aereo *e* marittimo che garantiscono l'interoperabilità.

e) programmi per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico ferroviario – in tutte le sue componenti - nonché dei sistemi di gestione del traffico aereo, marittimo ***e per via navigabile interna e costiera*** che garantiscono l'interoperabilità.

Motivazione

Nel maggio 2004 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale sulle vie navigabili interne (RIS) volta a creare un quadro europeo per l'attuazione del concetto RIS. Sulla base di tecnologie d'informazione e comunicazione avanzate, RIS contempla tra l'altro le informazioni riguardanti le condizioni di navigazione delle vie navigabili, l'effettiva situazione del traffico nelle immediate vicinanze di una nave, nonché informazioni strategiche sul traffico che rivestono importanza per la pianificazione dei tragitti, fra cui la programmazione di chiuse, porti e terminali. Essa consentirà inoltre un potenziamento della gestione cargo e della flotta. Verrà garantita la continuità con altri servizi di gestione modale del traffico. In quanto tale, RIS è un progetto collegato all'impiego di sistemi interoperabili per la sicurezza e una maggiore efficienza delle operazioni multimodali.

Emendamento 18
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, LETTERA E BIS) (nuova)

e bis) progetti che contribuiscono a eliminare le strozzature, nonché a integrare i collegamenti a lungo raggio, in particolare nel traffico ferroviario transfrontaliero.

Motivazione

La costruzione, lo sviluppo e il mantenimento di collegamenti ferroviari transfrontalieri dovrebbero avere priorità nei progetti ammissibili al sostegno il che è conforme alla decisione 884/2004/CE del 29.4.2004 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti.

Emendamenti 19 e 20
ARTICOLO 7, PARAGRAFO 2, LETTERA B), PUNTO I)

i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di

i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di

questi progetti beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che **questi siano avviati** entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del progetto; ***l'aliquota del contributo comunitario è modulata in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;***

questi progetti **e di quelli che superano barriere naturali** beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che **il processo per la loro attuazione sia avviato** entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del progetto;

Motivazione

Al considerando 5 si fa riferimento alla possibilità di applicare un tasso di cofinanziamento più elevato in particolare ai "progetti che si distinguono per [...] il superamento di barriere naturali". Ai fini della coerenza del presente regolamento, è opportuno fare riferimento a tale possibilità anche all'articolo 7 sull'entità dei costi ammissibili. L'emendamento rende più esplicito il contenuto del punto in esame e svincola gli aiuti percepiti da un determinato Stato da quelli percepiti da altri Stati membri. I nuovi Stati membri non hanno beneficiato finora dei finanziamenti RTE-T né hanno in corso progetti al riguardo e visto che l'entità dei finanziamenti dipenderà di fatto dalla velocità di presentazione delle proposte, detti Stati membri si troveranno in una situazione peggiore di quelli che hanno già predisposto progetti nell'ambito delle RTE-T.

Emendamento 21 ARTICOLO 7, PARAGRAFO 3

3. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2, determina le modalità, il calendario e gli importi dei versamenti per gli strumenti di cui al paragrafo 1, lettere b), c) e d) del presente articolo.

3. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2, determina le modalità, il calendario e gli importi dei versamenti per gli strumenti di cui al paragrafo 1, lettere b), c) e d) del presente articolo. ***La Commissione presenta per tempo il progetto di misure di esecuzione al Parlamento europeo affinché quest'ultimo, se necessario, possa esprimere il proprio parere a norma dell'articolo 8 della decisione 1999/468/CE, prima che la misura sia adottata.***

Motivazione

A norma dell'articolo 7, paragrafo 3, della decisione 1999/468/CE, il Parlamento ha il diritto di essere informato dalla Commissione in merito ai lavori dei comitati. "... riceve... i progetti sottoposti ai comitati relativi a misure di esecuzione degli atti adottati secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato...". In forza dell'articolo 8 della stessa decisione, il Parlamento può approvare una risoluzione qualora ritenga che tali misure eccedano le competenze di

esecuzione previste in detto atto di base. Affinché tale risoluzione sia effettiva, la Commissione deve informare per tempo il Parlamento. Poiché ciò non sempre avviene, occorre esplicitarlo nell'atto di base.

Emendamento 22
ARTICOLO 8, PARAGRAFO 3

3. Il contributo finanziario della Comunità è escluso per le parti di progetti che beneficiano di altre fonti di finanziamento a carico del bilancio comunitario. *soppresso*

Motivazione

La norma che si intende sopprimere potrebbe ostacolare il completamento di progetti che sono ammessi a beneficiare dei finanziamenti a titolo sia delle reti transeuropee sia dei Fondi strutturali e del Fondo di coesione.

Emendamento 23
ARTICOLO 9, PARAGRAFO 1

1. I progetti d'interesse comune finanziati a norma del presente regolamento devono essere conformi alle disposizioni del trattato, agli atti adottati sulla base di tali disposizioni stesse e delle politiche comunitarie, comprese quelle relative alla tutela dell'ambiente, all'interoperabilità, alla concorrenza e all'aggiudicazione degli appalti pubblici.

1. I progetti d'interesse comune finanziati a norma del presente regolamento devono essere conformi alle disposizioni del trattato, agli atti adottati sulla base di tali disposizioni stesse e delle politiche comunitarie, comprese quelle relative alla tutela dell'ambiente, **allo sviluppo sostenibile**, all'interoperabilità, alla concorrenza e all'aggiudicazione degli appalti pubblici.

Motivazione

Lo sviluppo sostenibile è un obiettivo importante della strategia di Lisbona che deve trovare riscontro in tutte le politiche dell'Unione.

Emendamento 24
ARTICOLO 11, PARAGRAFO 1

1. La Commissione stabilisce **una programmazione** pluriennale e un programma annuale secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio, su proposta della Commissione, adottano un programma pluriennale in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del

trattato. La Commissione stabilisce un programma annuale secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2. **Prima di adottarlo, la Commissione presenta per tempo il programma annuale al Parlamento europeo, affinché questo possa, se necessario, esprimere il proprio parere a norma dell'articolo 8 della decisione 1999/468/CE.**

Motivazione

Il programma pluriennale contiene criteri per la concessione di un sostegno per gran parte dei fondi che sono disponibili a titolo del bilancio UE (65-85%). Poiché l'atto di base non prevede criteri specifici per la concessione di certi importi o percentuali diversi dai criteri molto generali dell'articolo 7, l'adozione della programmazione pluriennale non dovrebbe avvenire attraverso le procedure di comitatologia. I programmi annuali possono invece essere adottati attraverso la comitatologia per consentire la necessaria flessibilità. Essi vanno presentati per informazione al Parlamento affinché esso possa eventualmente esprimere il proprio parere.

Emendamento 25

ARTICOLO 12, PARAGRAFO 1

1. Ogni progetto d'interesse comune, selezionato secondo la programmazione pluriennale, è oggetto di una decisione di concessione unica della Commissione, adottata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2. L'impegno di bilancio di ogni quota annuale è adottato dalla Commissione sulla base della decisione di concessione, tenuto conto di una valutazione dello stato di avanzamento dei progetti, del fabbisogno previsionale e delle disponibilità finanziarie.

1. Ogni progetto d'interesse comune, selezionato secondo la programmazione pluriennale, è oggetto di una decisione di concessione unica della Commissione, adottata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2. **La decisione di concessione indica chiaramente l'importo degli stanziamenti impegnati sull'insieme del periodo e lo scadenziario di versamento degli stanziamenti annui da parte della Commissione.** L'impegno di bilancio di ogni quota annuale è adottato dalla Commissione sulla base della decisione di concessione, tenuto conto di una valutazione dello stato di avanzamento dei progetti, del fabbisogno previsionale e delle disponibilità finanziarie.

Motivazione

Le decisioni relative all'adozione di un impegno comunitario a livello di bilancio dovrebbero essere prese alla luce della disponibilità dei finanziamenti degli Stati membri.

È opportuno garantire una maggiore trasparenza delle modalità di finanziamento nel quadro della programmazione pluriennale.

Emendamento 26
ARTICOLO 12, PARAGRAFO 2

2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi al progetto o alla parte *del* progetto. **Lo Stato membro può** chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco.

2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi al progetto o alla parte **di un determinato** progetto. **Gli Stati membri possono** chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco. **La Commissione può altresì richiedere l'ispezione dei siti e prendervi parte.**

Motivazione

La Commissione mantiene un diritto di iniziativa in relazione alle ispezioni in considerazione della sua responsabilità di bilancio.

Emendamento 27
ARTICOLO 14, PARAGRAFO 3

3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e forniscono, in particolare, una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per assicurare che *i* progetti siano condotti a buon fine.

3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e forniscono, in particolare, una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per assicurare che progetti siano condotti a buon fine. **La Commissione tiene conto di tali informazioni in sede di adozione di una decisione su un'eventuale annullamento, riduzione, sospensione o soppressione degli aiuti ai sensi dell'articolo 15.**

Motivazione

Dovrebbero essere specificati i motivi per la fornitura di tali informazioni.

Emendamento 28
ARTICOLO 15, PARAGRAFO 3

3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2, la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata qualora risulti confermata l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza

3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2, la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata **e recuperare gli importi già sbloccati** qualora risulti confermata

di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta – senza chiedere l'autorizzazione della Commissione – una modifica importante che incide sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.

l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta – senza chiedere l'autorizzazione della Commissione – una modifica importante che incide sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.

Motivazione

Dovrebbe essere esplicita la possibilità di recuperare i fondi comunitari in caso di irregolarità.

Emendamento 29
ARTICOLO 15, PARAGRAFO 5

5. Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità un progetto non è stato portato a termine, la Commissione **può esigere**, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.

5. Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità un progetto non è stato portato a termine, la Commissione **esige**, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.

Motivazione

Il mancato completamento o ritardi protratti nella realizzazione di progetti dovrebbero condurre al recupero dei fondi comunitari.

Emendamento 30
ARTICOLO 17, PARAGRAFO 4

4. La BEI **designa un proprio rappresentante** presso il comitato che non **partecipa** al voto.

4. La BEI **e il Parlamento europeo designano i propri rappresentanti** presso il comitato che non **partecipano** al voto.

Motivazione

Ai fini della responsabilità democratica e della trasparenza, è opportuno che anche il Parlamento europeo sia rappresentato in seno al comitato.

Emendamento 31
ARTICOLO 19, PARAGRAFO 1

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione triennale sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. Tale relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'intervento comunitario nei differenti ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione della programmazione pluriennale in corso.

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione triennale sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. Tale relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'intervento comunitario nei differenti ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione della programmazione pluriennale in corso. ***La relazione contiene altresì informazioni sulle fonti di finanziamento per ciascun progetto.***

Motivazione

È importante che il Parlamento abbia un quadro delle fonti di finanziamento.

Emendamento 32
ARTICOLO 19, PARAGRAFO 2

2. Gli Stati membri interessati ed eventualmente i beneficiari, curano che sia data adeguata pubblicità ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dalla Comunità nella realizzazione dei progetti d'interesse comune.

2. Gli Stati membri interessati ed eventualmente i beneficiari, curano che sia data adeguata pubblicità ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dalla Comunità nella realizzazione dei progetti d'interesse comune. ***Gli Stati membri mettono a disposizione del pubblico tutte le informazioni sulle valutazioni economiche, sociali e ambientali dei progetti che sono potenzialmente ammissibili al sostegno previsto dal presente regolamento.***

Motivazione

L'emendamento si spiega da sé: la trasparenza costituisce un importante principio anche ai fini dell'accettazione della politica e delle decisioni UE.

Emendamento 33
ARTICOLO 19, PARAGRAFO 2 BIS (nuovo)

2 bis. La Commissione presenta annualmente al Parlamento europeo, unitamente al progetto preliminare di bilancio, una relazione sulle incidenze finanziarie connesse all'esistenza e alle attività dei coordinatori europei, di cui all'articolo 17 bis della decisione 884/2004/CE.

Motivazione

Ai fini della trasparenza e della responsabilità, il Parlamento europeo dovrebbe avere la possibilità di ottenere dati sulle incidenze finanziarie delle attività dei coordinatori europei.

Emendamento 34
ARTICOLO 20, PARAGRAFO 1

1. L'importo di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di **20 690 milioni di euro**, di cui 20 350 milioni per i trasporti e **340 milioni** per l'energia.

1. L'importo di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di **20 490 milioni di euro**, di cui 20 350 milioni per i trasporti e **140 milioni** per l'energia.

Motivazione

L'emendamento è inteso ad allineare la relazione della commissione per i bilanci con la risoluzione del Parlamento europeo sulle sfide politiche e i mezzi di bilancio dell'Unione ampliata 2007-2013, approvata l'8 giugno 2005 con 426 voti favorevoli e 140 contrari (paragrafi 18 e 49, settimo trattino).

MOTIVAZIONE

Introduzione

1. Il titolo XI "Reti transeuropee" del trattato sull'Unione europea fornisce la base giuridica per le reti transeuropee (RTE): "la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia".¹
2. In seguito alle raccomandazioni formulate nel 2003 dal gruppo di alto livello Van Miert sulle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T), la Commissione ha compilato un nuovo elenco dei trenta progetti trasportistici prioritari da mettere in cantiere entro il 2010, il cui costo totale è stimato a 225 miliardi di euro. L'elenco, che tiene conto del recente allargamento, prevede la definizione di piani di mobilità più sostenibili, incentrando gli investimenti sui trasporti ferroviari e fluviali. L'elenco è stato compilato in codecisione dal Parlamento europeo e dal Consiglio².
3. Per quanto riguarda il settore dell'energia, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno stabilito nel 2003, sempre nell'ambito della procedura di codecisione, gli orientamenti relativi alla rete transeuropea dell'energia (RTE-E). Tali orientamenti individuano gli obiettivi, le priorità d'intervento e i progetti di comune interesse volti a integrare e sviluppare la rete, ivi inclusi i progetti prioritari. La normativa in materia è al momento in fase di revisione affinché tenga conto dell'allargamento dell'UE del 2004³. Il Parlamento europeo ha trasmesso il proprio parere al Consiglio (Anne Laperrouze è relatrice della commissione ITRE).
4. Il relatore constata che soltanto dieci dei trenta progetti approvati finora nel settore dei trasporti riguardano i nuovi Stati membri e il loro costo rappresenta appena il 10% della dotazione per le reti transeuropee. Si tratta di una situazione che desta particolare preoccupazione se si tiene conto che la qualità e la densità delle reti dei trasporti e dell'energia nei nuovi Stati membri sono chiaramente inferiori al livello di sviluppo dell'UE a 15.

La proposta

5. La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio (COM(2004)475), presentata dalla Commissione, è intesa a rivedere le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia nel periodo 2007-2013.
6. La proposta di regolamento in esame è soggetta alla procedura di codecisione al Parlamento europeo, la cui commissione per i bilanci è competente per il merito. La

¹ Trattato di Maastricht, titolo XV, articolo 154.

² Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, allegato III.

³ Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia e abroga le decisioni nn. 96/391/CE e 1229/2003/CE (COM(2003)0742).

commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia (ITRE) e la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) sono le commissioni per parere. La valutazione del quadro finanziario, le novità per quanto riguarda le modalità e l'entità del finanziamento, come pure i punti di forza e di debolezza della proposta di regolamento sono stati esaminati dal relatore in due documenti di lavoro¹.

Coordinatori europei

7. Il relatore constata che, ai fini di una attuazione coordinata dei progetti RTE-T, la Commissione può designare, di concerto con gli Stati membri interessati, un coordinatore europeo². Il relatore sottolinea tuttavia la necessità di una maggiore trasparenza riguardo alle attività e al finanziamento dei coordinatori europei, che potrebbe essere assicurata mediante la presentazione, da parte della Commissione, di una relazione sulle incidenze finanziarie connesse all'esistenza e alle attività di siffatti coordinatori. La relazione andrebbe presentata ogni anno al Parlamento europeo, unitamente al progetto preliminare di bilancio.

Aspetti di bilancio

Incidenze finanziarie

8. La proposta di regolamento rafforza la partecipazione finanziaria della Comunità nelle RTE. **Il quadro finanziario pluriennale proposto per le reti dei trasporti e dell'energia ammonta complessivamente a 20,69 miliardi di euro per il periodo 2007-2013, di cui 20,35 miliardi di euro per il settore dei trasporti e 340 milioni di euro per il settore dell'energia.** A titolo di paragone vale la pena rilevare che durante il quadro pluriennale 2000-2006 erano stati previsti per le reti transeuropee 4,6 miliardi di euro³ (4,17 miliardi dei quali per le RTE-T e 430 milioni per le RTE-E e le eRTE [RTE di telecomunicazioni]).

La ripartizione annuale degli stanziamenti di impegno e di pagamento per le RTE-T e le RTE-E, con presentazione separata delle dotazioni per l'assistenza tecnica e amministrativa, è illustrata nei predetti documenti di lavoro⁴.

Modalità del contributo finanziario

9. La proposta della Commissione prevede le seguenti modalità per il contributo comunitario agli studi e ai lavori relativi a progetti⁵:
 - sovvenzioni,
 - abbuoni di interessi sui prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati,
 - garanzie su prestiti per coprire i rischi successivi alla fase di costruzione,

¹ Documento di lavoro sulle RTE-T (PE 357812) e documento di lavoro sulle RTE-E (PE 355733).

² Decisione n. 884/2004/EC del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, articolo 17.

³ Regolamento (CE) n. 1655 sbarra 1999 del Parlamento europeo e del Consiglio.

⁴ Documento di lavoro sulle RTE-T (PE 357812) e documento di lavoro sulle RTE-E (PE 355733).

⁵ COM(2004)0475, articolo 7.

- partecipazione ai fondi di capitale di rischio.

Percentuali massime del contributo comunitario

10. Le aliquote massime di finanziamento per i progetti relativi alle RTE-T vengono sensibilmente accresciute rispetto al precedente regolamento, il che permette alla Comunità di autorizzare un sostegno finanziario fino a un massimo del 50% dei costi durante la fase di costruzione per progetti prioritari transfrontalieri, rispetto al 20% attualmente ammesso. Restano immutate le aliquote massime di finanziamento per gli studi (50%).
11. Subiscono un rialzo anche le aliquote di finanziamento per i progetti relativi al settore dell'energia, il che permette alla Comunità di autorizzare aiuti durante la fase di costruzione (fino a un massimo del 20% dei costi per i progetti prioritari) mentre la normativa in vigore ammette soltanto il finanziamento di studi (a un tasso del 50%).
12. Le infrastrutture di trasporto e, in taluni casi, anche quelle dell'energia sono insufficienti per mancanza di finanziamenti adeguati e di un quadro favorevole agli investimenti. Visti gli elevati tassi di esecuzione durante le attuali prospettive finanziarie (2000-2006) e l'enorme fabbisogno finanziario nel settore delle infrastrutture dei trasporti e dell'energia, la proposta della Commissione è pienamente giustificata. Le aliquote massime di finanziamento previste in tale proposta potrebbero tuttavia rivelarsi eccessivamente elevate e quindi risultare insostenibili qualora la dotazione del quadro finanziario pluriennale per le reti transeuropee venisse fissata a un livello inferiore a quello proposto.

Garanzia comunitaria sui prestiti per le reti transeuropee

13. Il relatore prende atto delle due comunicazioni della Commissione su uno strumento comunitario di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti. La risoluzione Boege, approvata dall'Aula l'8 giugno 2005, plaude allo sforzo della Commissione di introdurre lo strumento di garanzia del prestito. Il relatore desidera esprimere il proprio sostegno a progetti suscettibili di incentivare gli investimenti necessari al conseguimento degli obiettivi di Lisbona.

¹ COM(2005)0075 e COM(2005)0076.

22.6.2005

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA

destinato alla commissione per i bilanci

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio (COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD))

Relatore per parere: Norbert Glante

BREVE MOTIVAZIONE

Le reti transeuropee forniscono un importante contributo alla realizzazione degli obiettivi di Lisbona concernenti la competitività dell'economia europea e lo sviluppo sostenibile dell'Europa. Nel settore dell'energia, le reti transeuropee (RTE-E) svolgono una funzione importante nel quadro della liberalizzazione del mercato interno dell'energia, oltre ad avere un ruolo significativo anche ai fini della sicurezza dell'approvvigionamento, in quanto collegano l'Unione europea a potenziali fornitori di energia extraeuropei.

La proposta di regolamento presentata dalla Commissione contiene i principi di fondo per la concessione di contributi comunitari nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, ma il presente parere si limita al settore dell'energia. Viene esaminato anche l'aspetto dell'entità delle risorse da destinare alle RTE-E nel bilancio dell'Unione.

Le considerazioni del relatore per parere muovono dalla constatazione che, contrariamente alle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T), le reti dell'energia non sono un'infrastruttura pubblica, bensì sono di proprietà di società private. Per questo motivo il relatore per parere ritiene giustificato che le risorse assegnate alle RTE-E corrispondano solo a una minima parte di quelle assegnate alle RTE-T (secondo la proposta della Commissione, si tratta di 20 690 milioni di euro per i trasporti e di 340 milioni di euro per l'energia).

La Commissione calcola che, negli anni a venire, nel settore delle reti europee dell'energia saranno necessari investimenti almeno dell'ordine di 28 miliardi di euro per i soli progetti prioritari. L'unico contributo che la Comunità può realisticamente fornire al riguardo consiste nel promuovere forme di cooperazione, indicare alternative e creare incentivi per gli investimenti privati. In passato si sono rivelati utili in proposito la promozione e il finanziamento di studi in senso lato ("studi necessari alla definizione di un progetto").

La Commissione propone ora, accanto alla possibilità di finanziare studi, anche la concessione di contributi per il finanziamento di parti di progetti d'infrastruttura e la possibilità di altre forme d'intervento quali abbuoni d'interessi, garanzie su prestiti o la partecipazione a fondi di capitale di rischio. Il relatore per parere rifiuta tale approccio per due ragioni. Da un lato, perché esiste il rischio che il contributo comunitario determini distorsioni della concorrenza sul mercato dell'energia; dall'altro, perché le risorse che l'Unione europea può stanziare per il settore delle reti transeuropee dell'energia sono estremamente modeste, e non potranno mai costituire il motivo determinante che spinge le aziende che chiedono di beneficiarne a decidere di investire, ma potranno avere soltanto un effetto complementare (nel corso dell'attuale periodo di finanziamento il contributo RTE-E è stato di norma inferiore all'1% del costo totale d'investimento dei progetti). È quindi più opportuno concentrarsi sul finanziamento di quegli aspetti che dovrebbero essere compito della Comunità - e a cui essa è anche in grado di dare risposta - ossia l'acquisizione a livello europeo di valutazioni specialistiche sulle interconnessioni necessarie.

La Commissione propone inoltre, nel testo da essa presentato, di aumentare il bilancio per le RTE-E. Le ragioni di tale incremento sono, da un lato, la necessità di un adeguamento dopo l'allargamento dell'Unione e, dall'altro, la volontà di finanziare ora anche progetti d'infrastruttura. Tenuto conto del fatto che nell'attuale periodo di finanziamento sono già stati erogati contributi per tre progetti d'infrastruttura nel settore delle reti dell'energia, per il prossimo periodo di finanziamento il relatore per parere, che è orientato a non ammettere più in futuro questa forma di intervento, propone di non aumentare la dotazione RTE-E rispetto all'attuale contributo comunitario medio di 22 milioni di euro l'anno. Gli importi erogati per progetti d'infrastruttura nel corso dell'attuale periodo di finanziamento dovrebbero essere utilizzati in futuro per contribuire a integrare nel programma i nuovi Stati membri.

Il relatore per parere propone anche modifiche per quanto riguarda la procedura di comitatologia. Nell'attuale periodo di finanziamento la Commissione era assistita da un comitato di regolamentazione ai sensi dell'articolo 5 della decisione 1999/468/CE del Consiglio. La procedura del comitato di regolamentazione garantiva al Parlamento europeo una partecipazione minima all'adozione delle misure d'applicazione del regolamento da parte della Commissione. La procedura del comitato consultivo di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE esclude invece completamente il Parlamento. Poiché le misure d'applicazione del presente regolamento non riguardano tuttavia solo aspetti tecnici, ma implicano anche decisioni politiche, anche nel nuovo periodo di finanziamento è opportuno mantenere la formula del comitato di regolamentazione.

Infine, il relatore per parere ha provveduto ad alcuni adeguamenti formali per uniformare il regolamento al quadro giuridico attuale dell'Unione ovvero a testi giuridici al momento in discussione. La decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia, di cui è pure in corso la prima lettura in seno al Parlamento, è in rapporto diretto con la proposta di regolamento in esame. È quindi necessario aggiornare i riferimenti giuridici. Il relatore per parere propone anche di sopprimere le disposizioni che figurano sia nella decisione che nel regolamento per concentrarsi in quest'ultimo esclusivamente sugli aspetti finanziari.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per i bilanci, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
	Emendamento 1 Considerando 6
<p>(6) La decisione n. 1229/2003/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, che stabilisce un insieme di orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia e che abroga la decisione n. 1254/96/CE¹, individua gli obiettivi, le priorità d'azione e i progetti d'interesse comune necessari per completare e sviluppare tale rete, compresi i progetti prioritari. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e per completare le interconnessioni con i paesi vicini sono dell'ordine di 28 miliardi di euro entro il 2013, per i soli progetti prioritari. Questa cifra comprende circa 8 miliardi di euro d'investimenti da realizzare nei paesi terzi.</p>	<p>(6) La decisione n. .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che stabilisce orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia e abroga le decisioni 96/391/CE e 1229/2003/CE, individua gli obiettivi, le priorità d'azione e i progetti d'interesse comune necessari per completare e sviluppare tale rete, compresi i progetti prioritari. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e per completare le interconnessioni con i paesi vicini sono dell'ordine di 28 miliardi di euro entro il 2013, per i soli progetti prioritari. Questa cifra comprende circa 8 miliardi di euro d'investimenti da realizzare nei paesi terzi.</p>
<p>¹ GU L 176 del 12.7.2003 pag.11.</p>	<p><i>(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame; l'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo.)</i></p>
	Motivazione
	<p><i>La decisione n. 1229/2003/CE sarà abrogata da una decisione il cui iter legislativo è ancora in corso (2003/0297(COD)).</i></p>
	Emendamento 2 Considerando 10
<p>(10) Il presente regolamento intende attuare un programma che fissi le norme generali</p>	<p>(10) Il presente regolamento intende attuare un programma che fissi le norme generali</p>

¹ Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. Tale programma, che deve rispettare l'acquis comunitario, in particolare la normativa ambientale, deve concorrere al rafforzamento del mercato interno e stimolare la competitività e la crescita della Comunità.

per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. Tale programma, che deve rispettare l'acquis comunitario, in particolare la normativa ambientale, deve concorrere al rafforzamento del mercato interno e stimolare la competitività, **lo sviluppo sostenibile** e la crescita della Comunità.

Motivazione

Lo sviluppo sostenibile è un obiettivo importante della strategia di Lisbona che deve trovare riscontro in tutte le politiche dell'Unione.

Emendamento 3 Considerando 12

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE. **Il programma deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate.**

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve **se del caso** incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE.

Motivazione

Si tratta di un considerando di ordine generale, che riguarda sia le RTE-E che le RTE-T. In altri considerando vengono fornite indicazioni differenziate sulla possibilità di finanziare progetti d'infrastrutture.

Emendamento 4 Considerando 13

(13) Il contributo finanziario della Comunità è concesso al fine di sviluppare progetti d'investimento nelle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, di garantire un serio impegno finanziario, di mobilitare gli investitori istituzionali e di stimolare la formazione di consorzi di finanziamento tra settore pubblico e settore privato. **Nel settore**

(13) Il contributo finanziario della Comunità è concesso al fine di sviluppare progetti d'investimento nelle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, di garantire un serio impegno finanziario, di mobilitare gli investitori istituzionali e di stimolare la formazione di consorzi di finanziamento tra

dell'energia, il contributo finanziario deve contribuire principalmente a superare gli ostacoli finanziari che possono presentarsi durante la preparazione dei progetti e durante la fase di sviluppo precedente l'avvio della fase di costruzione e dovrà concentrarsi sulle sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari e sulle interconnessioni con i paesi vicini.

settore pubblico e settore privato.

Motivazione

Si tratta, nella prima parte, di un considerando di ordine generale sul contributo comunitario, che riguarda sia le RTE-E che le RTE-T. Occorre dunque prevedere un considerando a se stante sul contributo comunitario specificamente riferito al settore dell'energia (cfr. il nuovo considerando 13 bis).

Emendamento 5

Considerando 13 bis (nuovo)

(13 bis) Nel settore dell'energia, il contributo finanziario della Comunità può assumere solo la forma di sovvenzioni per la realizzazione di studi, conformemente alle disposizioni del presente regolamento. Le sovvenzioni dovranno contribuire a promuovere la cooperazione, a individuare alternative e ad ottenere autorizzazioni. Il contributo finanziario della Comunità dovrà concentrarsi sulle sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari e sulle interconnessioni con i paesi vicini.

Motivazione

Il bilancio per le RTE-E corrisponde solo a una minima parte di quello per le RTE-T. Di conseguenza, è poco realistico supporre che le risorse disponibili possano essere utilizzate per la realizzazione di infrastrutture o per altre forme d'intervento. Soprattutto, nel settore delle reti dell'energia i rapporti di proprietà presentano caratteristiche completamente diverse ed è facile che, in questo comparto, il contributo alla costruzione di infrastrutture possa causare distorsioni della concorrenza.

Emendamento 6

Considerando 14

(14) ***Il*** contributo finanziario della Comunità deve potere assumere forme d'intervento

(14) ***Nel settore dei trasporti il*** contributo finanziario della Comunità deve potere

differenti, quali sovvenzione diretta, abbuono d'interesse, strumenti di garanzia del prestito, partecipazione ai fondi di capitale a rischio e deve poter altresì coprire i rischi specifici successivi alla fase di costruzione.

assumere forme d'intervento differenti, quali sovvenzione diretta, abbuono d'interesse, strumenti di garanzia del prestito, partecipazione ai fondi di capitale a rischio e deve poter altresì coprire i rischi specifici successivi alla fase di costruzione.

Motivazione

Con l'inserimento del nuovo considerando 13 bis è stato introdotto un considerando ad hoc sul contributo finanziario della Comunità nel settore dell'energia. È dunque opportuno che il considerando in esame si riferisca specificamente al settore dei trasporti.

Emendamento 7 Considerando 18

(18) *Tenuto conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento n. 2236/95 e della natura delle competenze conferite alla Commissione dal presente regolamento, è opportuno fissare le* misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento conformemente alla decisione n. 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

(18) *Le* misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento ***dovrebbero essere adottate*** conformemente alla decisione n. 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

Motivazione

Dal momento che si tratta di un considerando standard, è opportuno utilizzare il testo standard. Le esperienze acquisite in passato nell'applicazione del regolamento non possono essere in alcun modo una ragione per limitare ulteriormente o escludere totalmente il coinvolgimento del Parlamento europeo, le cui possibilità di partecipazione sono comunque di per sé estremamente modeste nel quadro della procedura di comitatologia. Si veda in proposito anche la motivazione dell'emendamento n. 17.

Emendamento 8 Articolo 3, paragrafo 2

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di interoperabilità delle reti, in

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente ***e della salute, di sviluppo sostenibile*** e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in

particolare delle reti ferroviarie.

materia di interoperabilità delle reti, in particolare delle reti ferroviarie.

Motivazione

Lo sviluppo sostenibile è un obiettivo importante della strategia di Lisbona che deve trovare riscontro in tutte le politiche dell'Unione.

Emendamento 9 Articolo 6

Il contributo finanziario della Comunità copre gli studi, i lavori e i rischi successivi alla fase di costruzione.

***Nel settore dei trasporti il** contributo finanziario della Comunità copre gli studi, i lavori e i rischi successivi alla fase di costruzione.*

Nel settore dell'energia il contributo finanziario della Comunità copre unicamente gli studi.

Motivazione

Il bilancio per le RTE-E corrisponde solo a una minima parte di quello per le RTE-T. Di conseguenza, è poco realistico supporre che le risorse disponibili per le RTE-E possano essere utilizzate per la realizzazione di infrastrutture o per altre forme d'intervento. Soprattutto, nel settore delle reti dell'energia i rapporti di proprietà presentano caratteristiche completamente diverse ed è facile che, in questo comparto, il contributo alla costruzione di infrastrutture possa causare distorsioni della concorrenza.

Emendamento 10 Articolo 7, paragrafo 1

1. Il contributo finanziario della Comunità agli studi e ai lavori relativi ai progetti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, può assumere una o più delle forme d'intervento di seguito indicate:

a) sovvenzioni;

b) abbuoni di interessi sui prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati;

1. Il contributo finanziario della Comunità agli studi (***nei settori dell'energia e dei trasporti***) e ai lavori (***unicamente nel settore dei trasporti***) relativi ai progetti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, può assumere una o più delle forme d'intervento di seguito indicate:

a) sovvenzioni (***settori dell'energia e dei trasporti***);

b) abbuoni di interessi sui prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati (***unicamente nel settore dei trasporti***);

- c) garanzie su prestiti per coprire i rischi successivi alla fase di costruzione;
- d) partecipazione ai fondi di capitale a rischio;
- e) eventualmente, una combinazione degli aiuti comunitari di cui alle lettere da a) a d), al fine di ottenere dalle risorse finanziarie mobilitate il massimo effetto incentivante;

- c) garanzie su prestiti per coprire i rischi successivi alla fase di costruzione **(unicamente nel settore dei trasporti)**;
- d) partecipazione ai fondi di capitale a rischio **(unicamente nel settore dei trasporti)**;
- e) eventualmente, una combinazione degli aiuti comunitari di cui alle lettere da a) a d), al fine di ottenere dalle risorse finanziarie mobilitate il massimo effetto incentivante;

Motivazione

Gli abbuoni di interessi, le garanzie su prestiti e la partecipazione ai fondi di capitale di rischio sono forme del contributo finanziario della Comunità cui è possibile fare ricorso per la costruzione di reti. Poiché nel settore delle RTE-E il contributo finanziario dovrà limitarsi agli studi, in tale settore sono necessarie unicamente sovvenzioni (appunto per gli studi). L'emendamento precisa un emendamento già presentato dal relatore per parere nel suo progetto di parere.

Emendamento 11

Articolo 7, paragrafo 2, lettera b), ii)

ii) per i progetti prioritari nel settore dell'energia, al massimo, il 20% del costo totale ammissibile dei lavori;

soppresso

Motivazione

Il paragrafo in questione si riferisce al finanziamento di progetti d'infrastrutture per le reti transeuropee dell'energia. Il bilancio per le RTE-E corrisponde solo a una minima parte di quello per le RTE-T. Di conseguenza, è poco realistico supporre che le risorse disponibili per le RTE-E possano essere utilizzate anche per la realizzazione di infrastrutture o per altre forme d'intervento. Soprattutto, nel settore delle reti dell'energia i rapporti di proprietà presentano caratteristiche completamente diverse ed è facile che, in questo comparto, il contributo alla costruzione di infrastrutture possa causare distorsioni della concorrenza.

Emendamento 12

Articolo 7, paragrafo 2, lettera b), iv)

iv) per gli altri progetti nel settore dell'energia, al massimo, il 10% del costo totale ammissibile.

soppresso

Motivazione

Si veda la motivazione dell'emendamento all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), ii).

Emendamento 13 Articolo 8, paragrafo 1

1. I contributi finanziari relativi agli studi e quelli relativi ai lavori sono cumulabili.

1. I contributi finanziari relativi agli studi e quelli relativi ai lavori **(nel settore dei trasporti)** sono cumulabili.

Motivazione

Il bilancio per le RTE-E corrisponde solo a una minima parte di quello per le RTE-T. Di conseguenza, è poco realistico supporre che le risorse disponibili per le RTE-E possano essere utilizzate per la realizzazione di infrastrutture o per altre forme d'intervento. Soprattutto, nel settore delle reti dell'energia i rapporti di proprietà presentano caratteristiche completamente diverse ed è facile che, in questo comparto, il contributo alla costruzione di infrastrutture possa causare distorsioni della concorrenza.

Emendamento 14 Articolo 9, paragrafo 1

1. I progetti d'interesse comune finanziati a norma del presente regolamento devono essere conformi alle disposizioni del trattato, agli atti adottati sulla base di tali disposizioni stesse e delle politiche comunitarie, comprese quelle relative alla tutela dell'ambiente, all'interoperabilità, alla concorrenza e all'aggiudicazione degli appalti pubblici.

1. I progetti d'interesse comune finanziati a norma del presente regolamento devono essere conformi alle disposizioni del trattato, agli atti adottati sulla base di tali disposizioni stesse e delle politiche comunitarie, comprese quelle relative alla tutela dell'ambiente, **allo sviluppo sostenibile**, all'interoperabilità, alla concorrenza e all'aggiudicazione degli appalti pubblici.

Motivazione

Lo sviluppo sostenibile è un obiettivo importante della strategia di Lisbona che deve trovare riscontro in tutte le politiche dell'Unione.

Emendamento 15 Articolo 11, titolo

Programmazione pluriennale e programma annuale

Programmazione pluriennale e programma annuale **nel settore delle reti transeuropee dei trasporti**

Motivazione

Poiché nel settore delle RTE-E si intendono finanziare unicamente degli studi, non occorre alcuna programmazione pluriennale o annuale. L'articolo in esame dovrebbe pertanto riguardare solo le reti transeuropee dei trasporti.

Emendamento 16 Articolo 17, paragrafo 2

2. Ove sia fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione n. 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

2. Ove sia fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione n. 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Motivazione

Sinora la Commissione era assistita da un comitato di regolamentazione ai sensi dell'articolo 5 della decisione 1999/468/CE. La procedura di comitatologia applicata garantisce al Parlamento europeo una partecipazione minima all'adozione delle misure d'applicazione del regolamento da parte della Commissione. La procedura del comitato consultivo di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE esclude invece completamente il Parlamento. Poiché le misure d'applicazione del presente regolamento non riguardano tuttavia solo aspetti tecnici, ma implicano anche decisioni politiche, anche nel nuovo periodo di finanziamento è opportuno mantenere la formula del comitato di regolamentazione.

Emendamento 17 Articolo 20, paragrafo 1

1. L'importo di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 20 690 milioni di euro, di cui 20 350 milioni per i trasporti e 340 milioni per l'energia.

1. L'importo **indicativo** di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 20 690 milioni di euro, di cui 20 350 milioni per i trasporti e 340 milioni per l'energia.

PROCEDURA

Titolo	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio
Riferimenti	COM(2004)0475 – C6 0086/2004 – 2004/0154(COD)
Commissione competente per il merito	BUDG
Commissione competente per parere Annuncio in Aula	ITRE 12.4.2005
Cooperazione rafforzata	
Relatore per parere Nomina	Norbert Glante 26.1.2004
Esame in commissione	19.4.2005 23.5.2005
Approvazione degli emendamenti	21.6.2005
Esito della votazione finale	favorevoli: 39 contrari: 1 astensioni: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Ivo Belet, Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jerzy Buzek, Joan Calabuig Rull, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, András Gyürk, Fiona Hall, Rebecca Harms, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Pia Elda Locatelli, Nils Lundgren, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Umberto Pirilli, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras Roca
Supplenti presenti al momento della votazione finale	María del Pilar Ayuso González, Norbert Glante, Satu Hassi, Edit Herczog, Erika Mann, Lambert van Nistelrooij, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Vittorio Prodi
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	

3.6.2005

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO

destinato alla commissione per i bilanci

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio (COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD))

Relatore: Seán Ó Neachtain

BREVE GIUSTIFICAZIONE

Introduzione

Le reti transeuropee dei trasporti (RTE-T) costituiscono un fattore fondamentale dell'integrazione economica europea. L'importanza di reti di trasporto europee efficienti è stato riconosciuta da qualche tempo, segnatamente al Consiglio di Essen nel 1994 dove era stato identificato un gruppo iniziale di 14 progetti prioritari da completare entro il 2010. Senza le RTE-T non possono essere realizzati i pieni vantaggi del mercato interno. Le regioni meno avvantaggiate e più remote dell'Unione europea trarranno anch'esse profitto dalla creazione di una rete di trasporto europea che faciliterebbe in ampia misura la circolazione di merci e persone. Un ulteriore impulso alla creazione di una rete RTE-T è stato dato dal Consiglio di Barcellona del 2002 il quale ha sottolineato che reti forti e integrate nel settore dei trasporti costituiscono una chiave di volta del mercato interno europeo.

Il Regolamento 2236/95/CE ha fissato le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e la decisione 1692/96/CE ha stabilito orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e inserito nel suo allegato, che comprendeva i progetti di Essen, il previsto piano della rete che doveva essere completata entro il 2010.

A seguito dei lavori del Gruppo di Alto Livello Van Miert è stato adottato un ulteriore pacchetto di progetti, compresi progetti nei nuovi Stati membri. Gli orientamenti comunitari sono stati emendati di conseguenza dalla decisione 284/2004/CE che ha altresì dato priorità all'eliminazione delle strozzature, agli investimenti in infrastrutture per le ferrovie, alla navigazione interna, alla navigazione marittima a corto raggio e alle operazioni intermodali.

Progressi

Nonostante la disponibilità di tali fondi e i recenti elevati livelli di utilizzazione degli stanziamenti nel bilancio comunitario per le RTE-T, i progressi relativi alla serie iniziale di progetti sono stati lenti e deludenti. Solo tre della serie iniziale di progetti prioritari stabiliti a Essen sono stati completati. Si può pertanto concludere che i finanziamenti comunitari non sono riusciti a rappresentare finora un catalizzatore per attirare investimenti privati e pubblici per le reti RTE-T.

Il regolamento proposto

Il regolamento ora proposto modificherebbe il regolamento 2236/95/CE e in tal modo fisserebbe nuove norme per la concessione di un aiuto finanziario comunitario per le reti transeuropee. Esso modifica la percentuale massima dei costi dei singoli progetti che il bilancio comunitario può coprire, stabilisce una procedura di comitatologia per l'adozione di decisioni relative alle reti transeuropee; consente alla Comunità di appoggiare una programmazione pluriennale e incentra l'aiuto su progetti o parti di progetti che rappresentano il più elevato valore aggiunto europeo.

Spese globali proposte per il 2007-2013

I membri avranno notato che il periodo di finanziamento contemplato nel progetto di regolamento coincide con quello della nuova prospettiva finanziaria proposta. Il relatore ritiene ovvio che la proposta della Commissione per i finanziamenti RTE-T sia compatibile con la sua proposta sulla prospettiva finanziaria 2007-2013. Al momento della stesura del presente documento non è chiaro se il Parlamento e il Consiglio concorderanno una nuova prospettiva finanziaria o in realtà quale decisione sarà adottata dal Consiglio sul livello delle risorse proprie. Soprattutto quest'ultima decisione potrebbe avere un'incidenza sugli importi disponibili per le RTE-T e altri settori di spese di bilancio.

L'importo proposto nel progetto di regolamento per i progetti RTE-T relativamente al periodo 2007-2013 ammonta a 20.350 milioni di euro, il che rappresenta una media annua di 2.907 milioni di euro. Il tasso annuo medio per il periodo dell'attuale prospettiva finanziaria è di 600 milioni di euro.

Limiti di finanziamento per progetti e parti di progetti

Al fine di aumentare l'effetto di controllo dei finanziamenti comunitari e di fare migliore uso di tale spesa la Commissione propone di aumentare il limite massimo della percentuale dei costi dei progetti sostenuta dal bilancio comunitario. Il tasso massimo di cofinanziamento sarebbe del 30% per talune sezioni di progetti prioritari e in casi eccezionali per progetti transfrontalieri potrebbe assommare al 50%. Progetti che comprendono aspetti di interoperabilità e di sicurezza potrebbero altresì attirare il 50% del sostegno, come potrebbe essere il caso per studi relativi a progetti di interesse comune. I costi di costruzione per questi ultimi sarebbero sostenuti fino al 15% dei costi totali.

Adeguatezza dei finanziamenti

L'aumento dell'importo medio annuo disponibile per le RTE-T sembra adeguato, ma il relatore intende sottolineare tre fattori:

- innanzitutto, l'attuale livello di finanziamento è chiaramente inadeguato quando si considerano i mancati progressi relativamente alla serie iniziale di progetti;
- in secondo luogo, l'allargamento e i lavori del gruppo Van Miert hanno condotto all'individuazione di un maggior numero di progetti prioritari, ora trenta rispetto a quattordici;
- in terzo luogo, la realizzazione degli obiettivi fissati nell'Agenda di Lisbona e nel Libro Bianco sui trasporti è possibile solamente se viene stabilita una rete efficiente RTE-T basata sui progetti ora individuati.

Inoltre, quando si considerano i livelli di sostegno per i singoli progetti il relatore rileva che l'importo globale proposto di 20.350 milioni di euro per il periodo 2007-2013 si basa su un presunto contributo medio UE del 14,5% per progetto. Il progetto di regolamento prevede contributi fino al 15%, al 30% o persino al 50% per taluni progetti.

Conclusioni

Per i motivi sopraindicati il relatore è dell'avviso che il livello di finanziamento proposto nel progetto di regolamento debba essere considerato come un minimo assoluto. Inoltre ritiene che i finanziamenti UE dovrebbero essere sbloccati solo quando esiste un fermo impegno da parte degli Stati membri interessati di fornire un sostegno finanziario per il progetto in questione. Nel caso di importanti progetti transfrontalieri ciò dovrebbe assumere la forma di un accordo bilaterale vincolante sottoscritto dai paesi interessati. Gli emendamenti proposti dal relatore riflettono tali preoccupazioni e la necessità di un efficace ruolo UE nel controllo della spesa relativa ai progetti RTE-T. Rafforzano altresì il ruolo di ispezione della Commissione e la sua capacità di recuperare fondi qualora non siano stati messi a disposizione adeguati finanziamenti paralleli.

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per i bilanci, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 CONSIDERANDO 3

(3) I ritardi registrati nella realizzazione *di connessioni transeuropee di elevate prestazioni*, soprattutto nella realizzazione delle sezioni transfrontaliere, rischiano di pregiudicare gravemente la competitività dell'Unione e degli Stati e delle regioni periferiche che non potranno - o non potranno più – approfittare pienamente degli

(3) I ritardi registrati nella realizzazione *dell'insieme della rete transeuropea di trasporto*, soprattutto nella realizzazione delle sezioni transfrontaliere, rischiano di pregiudicare gravemente la competitività dell'Unione e degli Stati e delle regioni periferiche che non potranno - o non potranno più – approfittare pienamente degli

effetti benefici del vasto mercato comunitario.

effetti benefici del vasto mercato comunitario.

Motivazione

È opportuno ricordare che il Consiglio e il Parlamento europeo hanno definito, nel quadro di varie decisioni, l'ultima in ordine di tempo la decisione 884/2004/CE, una rete transeuropea di trasporto che copra progetti di interesse comune e progetti prioritari (Allegato III). I ritardi constatati a tutt'oggi non riguardano unicamente i soli progetti prioritari o, a maggior ragione, le tratte transfrontaliere dei soli progetti prioritari bensì la realizzazione dell'insieme della rete transeuropea di trasporto.

Emendamento 2 CONSIDERANDO 4

(4) Nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti¹ (in seguito: RTE-T), modificata dalla decisione n. 884/2004/CE, il costo stimato del completamento della rete transeuropea dei trasporti entro il 2020 è di circa 600 miliardi di euro. Per il periodo 2007-2013 gli investimenti necessari per i soli progetti prioritari ai sensi dell'allegato III di tale decisione corrispondono a quasi 140 miliardi di euro.

(4) Nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti¹ (in seguito: RTE-T), modificata dalla decisione n. 884/2004/CE, il costo stimato del completamento **dell'insieme** della rete transeuropea dei trasporti entro il 2020 è di circa 600 miliardi di euro. Per il periodo 2007-2013 gli investimenti necessari per i soli progetti prioritari ai sensi dell'allegato III di tale decisione corrispondono a quasi 140 miliardi di euro.

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé. Cfr. anche motivazione dell'emendamento al considerando 3.

Emendamento 3 CONSIDERANDO 5

(5) Per conseguire tali obiettivi, il Consiglio e il Parlamento hanno messo in evidenza la necessità di rafforzare e adattare gli strumenti finanziari tramite l'aumento del livello del cofinanziamento comunitario, prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di ostacoli naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento

(5) Per conseguire tali obiettivi, il Consiglio e il Parlamento hanno messo in evidenza la necessità di rafforzare e adattare gli strumenti finanziari tramite l'aumento del livello del cofinanziamento comunitario, prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di ostacoli naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento comunitario più elevata, **senza tuttavia**

comunitario più elevata.

pregiudicare l'accesso al finanziamento RTE per gli altri progetti iscritti nella rete transeuropea di trasporto.

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé. Cfr. anche motivazione dell'emendamento al considerando 3.

Emendamento 4
CONSIDERANDO 5 bis (nuovo)

5 bis) Per quanto riguarda la linea di bilancio RTE-T, il minimo che può essere previsto per il periodo 2007-2013 ammonta a 20.350 milioni di euro, se si vogliono raggiungere gli obiettivi stabiliti nelle decisioni nn. 1692/96 e 884/20004/CE e se si vogliono rispettare i nuovi livelli di cofinanziamento.

Motivazione

Se si vogliono raggiungere gli obiettivi stabiliti, è fondamentale che non venga ridotto l'importo disponibile per RTE-T durante il periodo 2007-2013.

Emendamento 5
CONSIDERANDO 8

(8) Il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee¹, modificato dal regolamento n. 1655/99/CE e dal regolamento n. 807/2004/CE rappresenta già un reale passo in avanti, dato che autorizza un'aliquota di finanziamento comunitario più elevata – che adesso è pari al 20%¹ - per i progetti dichiarati prioritari. Tale regolamento abbisogna tuttavia di norme di attuazione più semplici e di una dotazione finanziaria in presenza di risorse limitate. Appare pertanto necessario, ad integrazione dei finanziamenti nazionali pubblici e privati, potenziare l'intervento comunitario aumentando sia il volume che l'aliquota del contributo, in modo da accentuare l'effetto

(8) Il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee¹, modificato dal regolamento n. 1655/99/CE e dal regolamento n. 807/2004/CE rappresenta già un reale passo in avanti, dato che autorizza un'aliquota di finanziamento comunitario più elevata – che adesso è pari al 20%¹ - per i progetti dichiarati prioritari. Tale regolamento abbisogna tuttavia di norme di attuazione più semplici e di una dotazione finanziaria in presenza di risorse limitate. Appare pertanto necessario, ad integrazione dei finanziamenti nazionali pubblici e privati, potenziare l'intervento comunitario aumentando sia il volume che l'aliquota del contributo, in modo da accentuare l'effetto

leva dei fondi comunitari e permettere quindi di realizzare i progetti prioritari individuati.

leva dei fondi comunitari e permettere quindi di realizzare i progetti prioritari individuati *senza tuttavia pregiudicare l'accesso al finanziamento RTE per gli altri progetti definiti nella decisione n. 1692/96/CE.*

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé. Cfr. anche motivazione dell'emendamento al considerando 3.

Emendamento 6 CONSIDERANDO 12

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE. Il programma deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate.

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ***in particolare*** ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE. Il programma deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate, ***in particolare quelli che garantiscono la continuità dei progetti prioritari.***

Emendamento 7 CONSIDERANDO 15

(15) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della Comunità su base pluriennale. In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

(15) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della Comunità su base pluriennale, ***distinguendo per progetto finanziato, autorizzazione di programma pluriennale e stanziamento di pagamenti annui.*** In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

Motivazione

Rende più vigorosa la proposta della Commissione al fine di garantire una maggiore visibilità e prevedibilità dei finanziamenti comunitari.

Emendamento 8
CONSIDERANDO 15 bis (nuovo)

(15 bis) L'Unione europea dovrebbe provvedere ad incoraggiare le modalità di finanziamento pubblico/privato, istituzionali o contrattuali, che si siano rivelate efficaci, mediante garanzie giuridiche compatibili con il diritto della concorrenza e il mercato interno, sforzandosi di diffondere le buone pratiche tra gli Stati membri.

Motivazione

È opportuno ricordare il legame tra il finanziamento delle RTE e il dibattito comunitario attuale sui partenariati pubblici/privati nel quadro del Libro Verde.

Emendamento 9
ARTICOLO 2, PARAGRAFO 3 BIS (nuovo)

3 bis. "sezioni transfrontaliere dei progetti": i tratti che attraversano direttamente frontiere nazionali o naturali nonché i tratti che le collegano al resto della rete, compresi i collegamenti tra i porti di mare e l'entroterra;

Motivazione

Le sezioni transfrontaliere dei progetti sono estremamente importanti ai sensi di questa direttiva in quanto ricevono un livello più elevato di finanziamenti. La definizione delle sezioni transfrontaliere figura in altri documenti, ma è opportuno includere siffatta definizione nella presente direttiva al fine di evitare controversie sull'interpretazione.

Emendamento 10
ARTICOLO 2, PARAGRAFO 4

4) "beneficiario", l'organismo pubblico o privato avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;

4) "beneficiario", l'organismo pubblico, o privato, ***oppure contemporaneamente pubblico e privato*** avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi

forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;

Motivazione

I committenti possono rivestire forme istituzionali estremamente diverse da uno Stato membro all'altro. Le varie forme di partenariato pubblico-privato devono essere esplicitamente coperte dal regolamento.

Emendamento 11
ARTICOLO 3, PARAGRAFO 2

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ***ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di interoperabilità delle reti, in particolare delle reti ferroviarie.***

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ***ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di interoperabilità delle reti, in particolare delle reti ferroviarie, nonché delle infrastrutture per la navigazione fluviale, costiera e marittima.***

Motivazione

Conformemente agli obiettivi del Libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti, ai fini della promozione speciale del settore ferroviario va considerata di pari importanza la promozione particolare della navigazione interna, costiera e marittima nell'ambito di un rapporto equilibrato tra i modi di trasporto.

Emendamento 12
ARTICOLO 3, PARAGRAFO 3

3. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte di ciascuno stato membro interessato, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

3. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno ***vincolante***, da parte di ciascuno Stato membro interessato, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

Emendamento 13
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, LETTERA a)

a) progetti presentati congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare nel

a) progetti presentati congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare nel

caso di progetti *transfrontalieri*;

caso di *sezioni transfrontaliere di tali* progetti;

Motivazione

Questo punto è particolarmente importante per armonizzare la terminologia della direttiva.

Emendamento 14
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, LETTERA E)

e) programmi per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico ferroviario – in tutte le sue componenti - nonché dei sistemi di gestione del traffico aereo *e* marittimo che garantiscono l'interoperabilità.

e) programmi per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico ferroviario – in tutte le sue componenti - nonché dei sistemi di gestione del traffico aereo, marittimo, **costiero e fluviale** che garantiscono l'interoperabilità.

Motivazione

La promozione speciale dei sistemi di gestione dovrebbe essere estesa alla navigazione fluviale e costiera (cfr. emendamento all'articolo 3, paragrafo 2, nonché la direttiva appena varata sul sistema d'informazione per la navigazione fluviale.

Emendamento 15
ARTICOLO 7, PARAGRAFO 2, LETTERA B), PUNTO I)

i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di questi progetti beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che **questi siano avviati** entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del progetto; l'aliquota del contributo comunitario è modulata in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;

i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di questi progetti beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che **la loro fase di lancio avvenga** entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del progetto; l'aliquota del contributo comunitario è modulata in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;

Motivazione

L'emendamento precisa le disposizioni di questo punto nonché il fatto che il tasso di aiuto accordato a uno Stato non dipende da quello accordato ad altri Stati membri. Dato che i nuovi Stati membri non hanno ancora beneficiato, a tutt'oggi, di finanziamenti RTE-T e non hanno

progetti in corso, e in una situazione in cui il tasso di finanziamento dipenderà de facto dalla rapidità della presentazione della proposta, si troveranno in una situazione più sfavorevole rispetto agli Stati che hanno già preparato in passato progetti nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto.

Emendamento 16
ARTICOLO 12, PARAGRAFO 1

1. Ogni progetto d'interesse comune, selezionato secondo la programmazione pluriennale, è oggetto di una decisione di concessione unica della Commissione, adottata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2. L'impegno di bilancio di ogni quota annuale è adottato dalla Commissione sulla base della decisione di concessione, tenuto conto di una valutazione dello stato di avanzamento **dei progetti**, del fabbisogno previsionale **e delle disponibilità finanziarie**.

1. Ogni progetto d'interesse comune, selezionato secondo la programmazione pluriennale, è oggetto di una decisione di concessione unica della Commissione, adottata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2. **Tale decisione di concessione indica chiaramente l'importo degli stanziamenti impegnati sull'insieme del periodo e lo scadenzario di versamento degli stanziamenti annui da parte della Commissione.** L'impegno di bilancio di ogni quota annuale è adottato dalla Commissione sulla base della decisione di concessione, tenuto conto di una valutazione dello stato di avanzamento **del progetto**, del fabbisogno previsionale **e del contributo finanziario che dovrà essere messo a disposizione dallo Stato membro interessato.**

Motivazione

Le decisioni relative all'adozione di un impegno comunitario a livello di bilancio dovrebbero essere prese alla luce della disponibilità dei finanziamenti degli Stati membri. È opportuno garantire una maggiore trasparenza delle modalità di finanziamento nel quadro della programmazione pluriennale.

Emendamento 17
ARTICOLO 12, PARAGRAFO 1 BIS (nuovo)

1 bis. Per i soli progetti di trasporto, nessun progetto di comune interesse che è un segmento transfrontaliero o ne fa parte può essere oggetto di una decisione relativa a una concessione di finanziamenti da parte della Commissione se non esiste alcun accordo bilaterale vincolante tra gli Stati membri interessati sul completamento dei segmenti adiacenti del progetto transfontaliero che si trovino interamente nei rispettivi territori nazionali.

Emendamento 18
ARTICOLO 13, PARAGRAFO 2

2. Le spese sostenute anteriormente alla data in cui la Commissione ha ricevuto la domanda di contributo non possono beneficiare del contributo.

2. Le spese sostenute anteriormente alla data in cui la Commissione ha ricevuto la domanda di contributo non possono beneficiare del contributo. ***Le spese per progetti iniziati prima del 1° gennaio 2007 possono beneficiare del contributo a partire dalla data di presentazione del progetto alla Commissione.***

Motivazione

I progetti RTE-T sono investimenti infrastrutturali su larga scala e pertanto occorre una preparazione e una esecuzione lunga e costosa. Normalmente i costi di preparazione di tali enormi progetti possono rappresentare il 10% del totale.

Emendamento 19
ARTICOLO 14, PARAGRAFO 2

2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi al progetto o alla parte ***del*** progetto. ***Lo Stato membro può*** chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco.

2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi al progetto o alla parte ***di un*** progetto ***in questione***. ***Gli Stati membri possono*** chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco. ***La Commissione può altresì richiedere l'ispezione dei siti e prendervi parte.***

Motivazione

La Commissione mantiene un diritto di iniziativa in relazione alle ispezioni in considerazione della sua responsabilità di bilancio.

Emendamento 20
ARTICOLO 14, PARAGRAFO 3

3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e forniscono, in particolare, una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per

3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e forniscono, in particolare, una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per

assicurare che *i* progetti siano condotti a buon fine.

assicurare che progetti siano condotti a buon fine. ***La Commissione tiene conto di tali informazioni al momento dell'adozione di una decisione su un'eventuale annullamento, riduzione, sospensione o soppressione degli aiuti ai sensi dell'articolo 15.***

Motivazione

Dovrebbero essere specificati i motivi per la fornitura di tali informazioni.

Emendamento 21
ARTICOLO 15, PARAGRAFO 3

3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2, la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata qualora risulti confermata l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta – senza chiedere l'autorizzazione della Commissione – una modifica importante che incide sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.

3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2, la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata ***e recuperare gli importi già sbloccati*** qualora risulti confermata l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta – senza chiedere l'autorizzazione della Commissione – una modifica importante che incide sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.

Motivazione

Dovrebbe essere esplicita la possibilità di recuperare i fondi comunitari in caso di irregolarità.

Emendamento 22
ARTICOLO 15, PARAGRAFO 5

5. Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità un progetto non è stato portato a termine, la Commissione ***può esigere***, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.

5. Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità un progetto non è stato portato a termine, la Commissione ***esige***, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.

Motivazione

Il mancato completamento o ritardi molto lunghi nella realizzazione di progetti dovrebbero condurre al recupero dei fondi comunitari.

Emendamento 23
ARTICOLO 19, PARAGRAFO 1

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione triennale sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. Tale relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'intervento comunitario nei differenti ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione della programmazione pluriennale in corso.

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione triennale sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. Tale relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'intervento comunitario nei differenti ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione della programmazione pluriennale in corso.
La relazione contiene altresì informazioni sulle fonti di finanziamento per ciascun progetto.

Motivazione

È importante che il Parlamento abbia un quadro delle fonti di finanziamento.

Emendamento 24
ARTICOLO 20, PARAGRAFO 1

1. L'importo di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 20 690 milioni di euro, di cui 20 350 milioni per i trasporti e 340 milioni per l'energia.

1. L'importo ***minimo*** di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 20 690 milioni di euro, di cui 20 350 milioni per i trasporti e 340 milioni per l'energia.

Motivazione

Se si vogliono realizzare gli obiettivi concordati, è essenziale che non venga ridotto l'importo disponibile per le RTE-T durante il periodo 2007-2013.

Emendamento 25
ARTICOLO 20, PARAGRAFO 2

2. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati

2. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati

dall'autorità di bilancio nei limiti delle prospettive finanziarie.

dall'autorità di bilancio nei limiti delle prospettive finanziarie **e conformemente alle conclusioni delle relazioni di cui all'articolo 19.**

Motivazione

Una prospettiva realistica per l'aumento dei finanziamenti RTE-T per il periodo 2007-2013 è data solo se il Consiglio europeo e gli Stati membri considereranno le proposte e le procedure legislative attuali un'occasione per mettere a punto una politica dei trasporti sostenibile ed entrate supplementari.

La proposta di introdurre a livello europeo un'imposta sul combustibile aereo e le ulteriori procedure decisionali in merito all'eurovignetta offrono, ad esempio, una cornice appropriata a tal fine.

PROCEDURA

Titolo	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio
Riferimenti	COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD)
Commissione competente per il merito	BUDG
Commissione competente per parere Annuncio in Aula	TRAN 12.4.2005
Cooperazione rafforzata	No
Relatore per parere Nomina	Seán Ó Neachtain 29.9.2004
Esame in commissione	24.11.2004 19.4.2005 23.5.2005
Approvazione degli emendamenti	24.5.2005
Esito della votazione finale	favorevoli: 32 contrari: 3 astensioni: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Evelin Lichtenberger, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Marta Vincenzi
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Johannes Blokland, Sepp Kusstatscher
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Anna Hedh, Claude Moraes, Agnes Schierhuber

PROCEDURA

Titolo	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio		
Riferimenti	COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD)		
Base giuridica	art. 251(2) e art 156 CE		
Base regolamentare	art. 51		
Presentazione della proposta al PE	15.7.2004		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	BUDG 12.4.2005		
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	ITRE 12.4.2005	TRAN 12.4.2005	[JURI] 0.0.0000
Pareri non espressi Decisione			
Cooperazione rafforzata Annuncio in Aula			
Relatore(i) Nomina	Mario Mauro 14.9.2004		
Relatore(i) sostituito(i)			
Procedura semplificata Decisione			
Contestazione della base giuridica Parere JURI			
Modifica della dotazione finanziaria Parere BUDG			
Consultazione del Comitato economico e sociale europeo Decisione in Aula			
Consultazione del Comitato delle regioni Decisione in Aula			
Esame in commissione	13.7.2005	13.9.2005	
Approvazione	13.9.2005		
Esito della votazione finale	favorevoli:	35	
	contrari:	0	
	astensioni:	3	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Richard James Ashworth, Reimer Böge, Herbert Bösch, Simon Busuttil, Paulo Casaca, Valdis Dombrovskis, Bárbara Dührkop Dührkop, James Elles, Hynek Fajmon, Szabolcs Fazakas, Markus Ferber, Salvador Garriga Polledo, Neena Gill, Ingeborg Gräßle, Louis Grech, Catherine Guy-Quint, Ville Itälä, Anne E. Jensen, Sergej Kozlík, Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk, Janusz Lewandowski, Vladimír Maňka, Mario Mauro, Jan Mulder, Gérard Onesta, Giovanni Pittella, Wojciech Roszkowski, Antonis Samaras, Esko Seppänen, Nina Škottová, László Surján, Helga Trüpel, Yannick Vaugrenard, Kyösti Tapio Virrankoski, Ralf Walter, Marilisa Xenogiannakopoulou		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Hans-Peter Martin, Jacek Emil Saryusz-Wolski		
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale			
Deposito – A[5]	5.10.2005	A6-0283/2005	
Osservazioni	...		