



Documento di seduta

B9-0223/2022

28.4.2022

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

presentata a seguito di una dichiarazione della Commissione

a norma dell'articolo 132, paragrafo 2, del regolamento

sull'impatto della guerra illegale di aggressione russa contro l'Ucraina sui
settori dei trasporti e del turismo dell'UE
(2022/2643(RSP))

Karima Delli

a nome della commissione per i trasporti e il turismo

B9-0223/2022

Risoluzione del Parlamento europeo sull'impatto della guerra illegale di aggressione russa contro l'Ucraina sui settori dei trasporti e del turismo dell'UE

(2022/2643(RSP))

Il Parlamento europeo,

- visto il regolamento (UE) 2022/334 del Consiglio, del 28 febbraio 2022¹,
- visto il piano d'azione "Bussola strategica per la sicurezza e la difesa – Per un'Unione europea che protegge i suoi cittadini, i suoi valori e i suoi interessi e contribuisce alla pace e alla sicurezza internazionali", approvato dal Consiglio il 21 marzo 2022 e dal Consiglio europeo il 25 marzo 2022,
- vista la riunione informale dei ministri dei Trasporti svoltasi l'8 aprile 2022,
- visto il patto globale sui rifugiati del 2018,
- vista la dichiarazione di Versailles adottata dai capi di Stato o di governo dell'UE l'11 marzo 2022,
- vista la sua risoluzione del 1° marzo 2022 sull'aggressione russa contro l'Ucraina²,
- vista la sua risoluzione del 24 marzo 2022 sulla necessità di un piano d'azione urgente dell'UE per garantire la sicurezza alimentare all'interno e all'esterno dell'Unione europea alla luce dell'invasione dell'Ucraina da parte russa³,
- vista la sua risoluzione del 7 aprile 2022 sulle conclusioni della riunione del Consiglio europeo del 24 e 25 marzo 2022, tra cui i più recenti sviluppi della guerra in Ucraina e le sanzioni dell'UE contro la Russia nonché la loro attuazione⁴,
- vista la sua risoluzione del 7 aprile 2022 sulla protezione dell'Unione nei confronti dei minori e dei giovani in fuga dalla guerra in Ucraina⁵,
- vista la sua raccomandazione del 20 aprile 2022 al Consiglio e al vicepresidente della Commissione/alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza concernente la politica estera, di sicurezza e di difesa dell'Unione europea dopo l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia⁶,
- visto il piano in dieci punti per ridurre il consumo di petrolio elaborato dall'Agenzia internazionale per l'energia,

¹ GU L 57 del 28.2.2022, pag. 1.

² Testi approvati, P9_TA(2022)0052.

³ Testi approvati, P9_TA(2022)0099.

⁴ Testi approvati, P9_TA(2022)0121.

⁵ Testi approvati, P9_TA(2022)0120.

⁶ Testi approvati, P9_TA(2022)0099.

- visto l'articolo 132, paragrafo 2, del suo regolamento,
- vista la proposta di risoluzione della commissione per i trasporti e il turismo,
- A. considerando che l'Unione ha adottato cinque pacchetti di sanzioni in risposta alla guerra di aggressione illegale, non provocata e ingiustificata della Russia nei confronti dell'Ucraina;
- B. considerando che si presume che una nuova ondata di sanzioni colpirà più duramente la Russia nei settori del trasporto stradale e marittimo;
- C. considerando che il 28 febbraio 2022 la Russia ha annunciato, come rappresaglia, il divieto di utilizzare lo spazio aereo russo per gli aeromobili di 36 paesi, tra cui gli Stati membri dell'UE;
- D. considerando che il Consiglio europeo ha ridotto la linea di bilancio relativa alla mobilità militare nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa da 6,5 a 1,69 miliardi di EUR nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2021-2027;
- E. considerando che, con la chiusura dello spazio aereo ucraino, circa il 3,3 % dei movimenti di traffico aereo di passeggeri in Europa si è fermato, oltre ai voli passeggeri tra la Russia e l'Europa, che nel 2021 rappresentavano il 5,7 % del traffico totale europeo;
- F. considerando che nel 2020 sono stati effettuati circa 8 848 scali nei porti degli Stati membri dell'UE da parte di circa 535 navi battenti bandiera russa;
- G. considerando che la situazione nel Mar Nero e nel Mar d'Azov è peggiorata, parallelamente al blocco della regione da parte della marina russa, e che una parte di tali mari è stata dichiarata zona di guerra, a seguito del riconoscimento del rischio per la sicurezza di farvi transitare il traffico marittimo;
- H. considerando che, in tale zona, la marina russa ha attaccato navi possedute da armatori o gestite da operatori dell'Unione;
- I. considerando che i marittimi ucraini e russi rappresentano il 14,5 % della forza lavoro mondiale nel settore del trasporto marittimo e che le flotte dell'Unione dipendono fortemente da tale personale;
- J. considerando che vi sono crescenti preoccupazioni in relazione alla sicurezza e all'operatività complessive del trasporto ferroviario e marittimo da e verso l'Ucraina;
- K. considerando che negli ultimi mesi la tendenza del prezzo del carburante è stata al rialzo, che la situazione si è aggravata a causa della guerra illegale di aggressione russa contro l'Ucraina e che il carburante rappresenta uno dei costi più elevati per gli operatori e gli utenti dei trasporti;
- L. considerando che le destinazioni turistiche in molti paesi dell'Unione subiranno un ulteriore brutale impatto, dopo due anni di pandemia che avevano già avuto un effetto devastante sul settore;

1. condanna con la massima fermezza la guerra di aggressione della Federazione russa nei confronti dell'Ucraina, come pure il coinvolgimento della Bielorussia in tale guerra, e chiede che la Russia cessi immediatamente tutte le attività militari in Ucraina e ritiri incondizionatamente tutte le forze e le attrezzature militari dall'intero territorio dell'Ucraina riconosciuto a livello internazionale;
2. accoglie con favore le sanzioni senza precedenti e in evoluzione irrogate dall'Unione nei confronti della Russia in risposta all'aggressione russa contro l'Ucraina e invita l'Unione a continuare a valutare e ad adottare ulteriori sanzioni efficaci nel settore dei trasporti, al fine di compromettere il finanziamento della macchina da guerra di Putin; sottolinea che è la prima volta che il settore dei trasporti è esplicitamente oggetto di sanzioni da parte dell'Unione nei confronti della Russia;
3. ricorda che i trasporti rappresentano uno strumento strategico attraverso il quale l'Unione può fornire solidarietà e sostegno all'Ucraina e alla sua popolazione sofferente, in termini di logistica, aiuti umanitari ed evacuazione e mobilità dei rifugiati;
4. accoglie con favore le misure adottate dalla Commissione per aiutare gli Stati membri, gli operatori e i lavoratori del settore dei trasporti a proseguire le operazioni di trasporto e a sostenere il trasporto di rifugiati dall'Ucraina e di aiuti umanitari; riconosce il coraggio dei lavoratori del settore dei trasporti in Ucraina, che rischiano la vita continuando a lavorare per il trasporto di persone e merci;
5. si compiace degli orientamenti operativi adottati dalla Commissione per garantire il transito della popolazione ucraina sprovvista di documenti validi a bordo di mezzi di trasporto degli operatori dell'Unione;
6. plaude agli operatori europei dei trasporti per aver offerto gratuitamente ai cittadini ucraini passaggi in treno, autobus, nave e aereo e per le innumerevoli iniziative da parte di associazioni e di singoli di tutta l'Unione che offrono il trasporto gratuito di merci e persone da e verso il confine ucraino;
7. sottolinea che il conflitto in corso e le ritorsioni della Russia contro le sanzioni dell'Unione hanno un impatto anche sul settore dei trasporti dell'Unione, che è gravemente perturbato, indipendentemente dal modo di trasporto;
8. sottolinea che l'aumento dei prezzi del carburante e la perturbazione delle catene logistiche e di approvvigionamento sono alcune delle principali conseguenze che colpiscono tutti i modi di trasporto e creano grande incertezza sui mercati;
9. ritiene che gli operatori dei trasporti con sede nell'Unione e di proprietà dell'Unione che hanno legami con il mercato russo dovrebbero essere sostenuti nel momento in cui riorientano le loro operazioni di trasporto al di fuori della Russia;
10. invita la Commissione a effettuare con urgenza una valutazione economica e sociale delle conseguenze della guerra su tutti i modi di trasporto nel mercato dell'UE e a offrire rapidamente sostegno, ove necessario, anche sotto forma di ulteriori misure legislative e/o finanziarie, per attenuare gli effetti negativi e garantire il buon funzionamento, la parità di condizioni e l'equo completamento dei settori europei dei trasporti;

Trasporto aereo

11. esprime preoccupazione per il grave impatto che il conflitto sta producendo sul settore del trasporto aereo in termini di costi operativi, rendendo più costoso il trasporto sia di passeggeri che di merci; sottolinea che la combinazione di sanzioni e divieti di volo ha costretto le compagnie aeree a sospendere o reindirizzare i loro voli; sottolinea, inoltre, che i prolungamenti massimi degli itinerari necessari per gli aeromobili per evitare lo spazio aereo russo e bielorusso variano da tre a quattro ore per tratta, causando problemi di rifornimento (scali supplementari, quindi costi aggiuntivi) e orari di lavoro più lunghi per gli equipaggi rispetto a quelli previsti dalla normativa dell'Unione;
12. sottolinea che l'Ucraina e la Russia sono fra i principali produttori di titanio, il principale metallo utilizzato nella fabbricazione degli aeromobili, e che il conflitto in corso potrebbe incidere sul suo approvvigionamento nel breve termine;
13. invita la Commissione a valutare e, ove necessario, a presentare una strategia di sostegno alle compagnie aeree dell'Unione e ai loro dipendenti, che sono stati duramente colpiti prima dalla pandemia di COVID-19 e ora dal divieto di sorvolo della Russia e della Bielorussia, dai prezzi elevati del carburante e dal calo della domanda; sottolinea, tuttavia, la necessità di garantire condizioni di parità e una concorrenza leale tra le compagnie aeree, soprattutto in sede di fornitura di sostegno finanziario;
14. deplora il fatto che la Russia, in palese violazione delle norme internazionali in materia di aviazione civile (Convenzione di Chicago), abbia approvato una legge che impone che gli aerei noleggiati da compagnie straniere siano nuovamente immatricolati nel registro aeronautico russo; insiste sul fatto che un tale furto non può essere tollerato e chiede la restituzione immediata degli aerei in questione ai loro legittimi proprietari; plaude alla decisione della Commissione di includere nell'elenco per la sicurezza aerea i vettori russi che utilizzano aeromobili interessati da questa nuova immatricolazione, dato che le autorità russe non dispongono della capacità di sorveglianza della sicurezza in termini di aeronavigabilità per le centinaia di aeromobili di nuova immatricolazione; sottolinea che le autorità russe saranno le sole responsabili del rischio cui espongono la vita dei propri cittadini nel momento in cui mettono in funzione nei cieli russi i suddetti aeromobili rubati, senza essere in grado di rispettare i necessari requisiti di sicurezza;
15. chiede che l'Unione prosegua l'azione volta a impedire ai mercenari del gruppo Wagner e ai combattenti stranieri provenienti dalla Siria, fra gli altri, di unirsi effettivamente alle battaglie in corso in Ucraina per commettere atrocità contro la popolazione civile; chiede pertanto che l'alto rappresentante esiga, in particolare, che i governi di Turchia, Georgia, Azerbaigian e Iraq, come pure i governi delle repubbliche dell'Asia centrale, chiudano il loro spazio aereo a qualsiasi aereo militare o charter russo, iraniano o siriano, o a qualsiasi compagnia aerea regolare, che trasporti i suddetti mercenari; chiede all'Unione di stilare una lista nera di tutte le compagnie aeree che possono partecipare a tali trasporti;

Trasporto marittimo

16. accoglie con favore il terzo pilastro della Commissione del quinto pacchetto di sanzioni nei confronti della Russia, relativo al divieto di accesso ai porti dell'Unione per le navi battenti bandiera russa e gestite da operatori russi; ritiene che l'Agenzia europea per la

sicurezza marittima possa svolgere un ruolo importante a tale riguardo, fornendo un chiaro elenco di navi russe il cui accesso ai porti dell'Unione deve essere vietato, tenendo conto delle navi che hanno cambiato bandiera o sono state nuovamente immatricolate dopo il 24 febbraio;

17. chiede tuttavia di andare oltre tali misure, per evitare la loro elusione, e di rifiutare lo scalo nei porti dell'Unione a tutte le navi, indipendentemente dal loro armatore o dal loro operatore, che facciano scalo anche in porti russi lungo la loro rotta, tranne quando ciò sia necessario per motivi umanitari giustificati; accoglie già con favore la decisione volontaria, da parte di molte delle maggiori compagnie di navigazione al mondo con sede in Europa, di sospendere tutte le prenotazioni di trasporti merci da e verso la Russia fino a nuovo ordine;
18. chiede che a tutte le navi che intendono fare scalo nei porti dell'Unione sia imposto il divieto di rifornirsi di carburante nei porti russi o da navi russe adibite al rifornimento in mare;
19. ritiene che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima dovrebbe, a tal proposito, fornire orientamenti per un'applicazione uniforme di tali sanzioni, mantenendo condizioni di parità per i porti dell'Unione;
20. chiede ai governi e alle autorità pubbliche competenti, a livello sia nazionale che unionale, di assumersi le proprie responsabilità e di pianificare personale e risorse sufficienti per garantire un'agevole applicazione delle misure in questione, evitando ulteriori ritardi in una catena di approvvigionamento già perturbata;
21. prende atto del grande numero di navi attualmente bloccato nelle regioni; si associa alle richieste della Commissione e degli Stati membri di garantire con urgenza la sicurezza e la protezione della navigazione internazionale nella zona e, in particolare, di garantire la sicurezza dei marittimi; chiede che le navi interessate ricevano con urgenza nuovi approvvigionamenti per quanto riguarda le forniture essenziali necessarie ai loro marittimi e che sia predisposto un corridoio blu marittimo sicuro per consentire l'evacuazione sicura dei marittimi e delle navi dalle zone interessate e ad alto rischio del Mar Nero e del Mar d'Azov;
22. deplora il fatto che diverse mine galleggianti in mare alla deriva abbiano recentemente minacciato la vita di marittimi e passeggeri, nonché i flussi commerciali internazionali nel Mar Nero, e chiede il sostegno internazionale per gli sforzi di sminamento dei paesi litoranei;
23. esprime preoccupazione per l'impatto del trasporto marittimo internazionale, della logistica, delle catene di approvvigionamento e dei prezzi del carburante, soprattutto per quanto riguarda le tariffe del trasporto merci, sul settore marittimo;

Trasporto ferroviario

24. deplora che per il momento non vi sia alcun divieto diretto riguardante le operazioni di trasporto ferroviario con le ferrovie russe; osserva tuttavia che le ferrovie russe sono state aggiunte all'elenco delle entità giuridiche e degli organismi soggetti a restrizioni finanziarie;

25. sottolinea che i treni possono ancora transitare attraverso la Russia, in particolare i treni merci che operano tra l'Europa e la Cina; osserva, tuttavia, che il conflitto sta producendo un impatto drammatico sui flussi di merci per ferrovia tra l'Asia e l'Europa, creando incertezza per le imprese che gestiscono treni e merci;
26. sottolinea che i carichi sui treni merci incorrono in barriere fisiche, con migliaia di vagoni bloccati in code al confine con l'Ucraina e i paesi dell'UE; invita la Commissione a sostenere l'Ucraina nei suoi sforzi volti a diversificare i flussi di traffico, a creare nuovi collegamenti e a stabilire rotte commerciali rapide;
27. invita la Commissione a sostenere l'Ucraina e i suoi sforzi per rafforzare i collegamenti ferroviari tra l'Ucraina e l'UE;
28. ritiene che l'attacco russo contro l'Ucraina e le conseguenti esigenze di trasporto all'interno dell'UE abbiano evidenziato la necessità che il sistema ferroviario dell'UE tenga conto di volumi più elevati di passeggeri e merci; invita pertanto gli Stati membri ad accelerare la standardizzazione, l'armonizzazione e l'interoperabilità dei sistemi ferroviari in tutti gli Stati membri e invita la Commissione a continuare a monitorare l'attuazione e le carenze rimanenti;
29. sottolinea l'eroismo di alcuni operatori ferroviari bielorusi che hanno sabotato lo spiegamento di forze russe che attaccano l'Ucraina e invita tutti i cittadini in Russia e Bielorussia a seguire il loro esempio di resistenza civile a questa atroce guerra di aggressione;

Trasporto stradale

30. accoglie con favore l'azione della Commissione volta a garantire il ritorno dei conducenti europei di camion dalla zona di conflitto e il trasporto di merci su strada verso l'Ucraina e la Moldavia;
31. accoglie con favore le recenti sanzioni che vietano alle imprese di trasporto su strada stabilite in Russia e in Bielorussia di trasportare merci su strada nel territorio dell'Unione europea, limitando in tal modo drasticamente le possibilità dell'industria russa di ottenere beni essenziali;
32. sottolinea che il trasporto di merci verso l'Ucraina e gli Stati membri confinanti con forti afflussi di rifugiati rischia di incontrare ostacoli normativi; accoglie con favore le azioni intraprese dalla Commissione per chiarire, e incoraggiare gli Stati membri ad applicare, talune misure volte ad agevolare le operazioni di trasporto su strada effettuate nelle circostanze eccezionali create dall'aggressione russa nei confronti dell'Ucraina, come la concessione di documenti temporanei ai conducenti ucraini che operano nell'UE impossibilitati a tornare in Ucraina per il relativo rinnovo, l'adozione di deroghe temporanee alle norme sui periodi di guida e di riposo, l'esenzione dal pagamento dei pedaggi per i trasporti considerati servizi di emergenza e le esenzioni dall'autorizzazione per il trasporto di tutti i prodotti necessari per le cure mediche; sottolinea che i conducenti ucraini di camion in Europa sono sottoposti a forti tensioni a causa della guerra nel loro paese; invita la Commissione ad attuare una strategia volta ad aiutare i camionisti ucraini a ricongiungersi alle loro famiglie sfollate nell'Unione europea e a garantire che gli Stati membri forniscano assistenza ai conducenti in difficoltà;

33. invita la Commissione a continuare a studiare i modi per sostenere il trasporto di passeggeri o di qualsiasi tipo di merci da/verso l'Ucraina e i paesi vicini dell'UE come aiuto umanitario e a fornire il necessario soccorso in termini di pedaggi stradali, oneri per le infrastrutture, accesso durante i fine settimana, tassazione, ecc.;
34. sostiene la proposta della Commissione di concludere accordi di trasporto con l'Ucraina e la Moldova, liberalizzando in parte il trasporto stradale per i loro trasportatori, il che consentirà di trasferire importanti merci di esportazione dalle rotte marittime – attualmente non disponibili a causa dell'aggressione militare russa – e di utilizzare maggiormente i porti marittimi dell'UE per l'esportazione e l'importazione di merci da e verso l'Ucraina; appoggia fermamente, a questo proposito, il rapido ripristino dei collegamenti ferroviari e fluviali precedentemente abbandonati tra l'Ucraina e la Romania in particolare;

TEN-T e la mobilità militare

35. accoglie con favore la comunicazione della Commissione sull'estensione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ai paesi terzi vicini ed esorta a utilizzare la revisione della TEN-T in corso per concentrarsi su un ingente aumento degli investimenti nei collegamenti delle infrastrutture di trasporto con i Balcani occidentali, la Moldova, la Georgia e l'Ucraina; chiede inoltre alla Commissione, al Consiglio e al Parlamento di considerare congiuntamente la revisione della TEN-T in corso come un'opportunità per rivedere le nuove mappe TEN-T proposte nel dicembre 2021 e di proporre un addendum per l'Ucraina, la Moldova e la Georgia, in particolare per rispondere alle esigenze di trasporto del tutto nuove causate dalla guerra illegale di aggressione mossa dalla Russia contro l'Ucraina; chiede inoltre alla Commissione di proporre una comunità dei trasporti UE-"Europa orientale" o "Partenariato orientale", compreso un quadro di investimenti nell'Europa orientale, che potrebbe essere parzialmente modellato sulla comunità dei trasporti dei Balcani occidentali;
36. sottolinea la necessità di rendere molto più ambizioso il progetto dell'UE per la mobilità militare e accoglie con favore, a tale riguardo, l'impegno degli Stati membri dell'UE volto ad accelerare gli sforzi in corso per rafforzare la mobilità militare attraverso l'UE;
37. ribadisce il suo forte rammarico per la decisione del Consiglio europeo, in sede di adozione degli importi nel quadro finanziario pluriennale 2021-2027, di tagliare drasticamente la dotazione finale della nuova linea di bilancio per la mobilità militare nell'ambito del programma 2021-2027 relativo al meccanismo per collegare l'Europa (MCE II), e deplora che questo errore stia ora minando la nostra sicurezza comune europea; invita la Commissione a trovare e presentare soluzioni per aumentare in modo significativo la linea di bilancio relativa alla mobilità militare nell'ambito del programma MCE II e suggerisce, a tale riguardo, la mobilitazione di fondi inutilizzati nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza; sottolinea l'importanza di far sì che gli aspetti della mobilità militare siano attentamente valutati e trattati in termini sia di infrastrutture che di finanziamenti, al fine di garantire una cooperazione e una mobilità transfrontaliere ottimali all'interno dell'Unione; invita, a tale proposito, la Commissione a proporre un sostegno mirato ai grandi progetti infrastrutturali per collegamenti migliori tra tutti gli Stati membri e ad aumentare i collegamenti infrastrutturali di trasporto con i Balcani occidentali, la Moldova, la Georgia e l'Ucraina;

chiede in particolare il rafforzamento di tutte le principali infrastrutture a duplice uso che conducono alla frontiera orientale dell'Unione;

38. invita la Commissione a fornire i finanziamenti necessari negli Stati membri dell'UE per lo sviluppo delle infrastrutture a duplice uso aventi il ruolo strategico richiesto per soddisfare le esigenze presenti e future; sottolinea la necessità di migliorare la capacità dell'UE di valutare e controllare la proprietà e gli investimenti nel settore delle infrastrutture strategiche, quale aspetto fondamentale per garantire la sicurezza dell'UE e dei nostri cittadini;
39. invita la Commissione a illustrare ulteriormente l'iniziativa "Global Gateway", al fine di promuovere investimenti infrastrutturali congiunti, in particolare nei paesi con cui condividiamo valori universali; ritiene che, invece di lasciare il campo alle autocratie, l'Europa debba offrire un'alternativa economicamente interessante e basata sul valore per gli investimenti infrastrutturali nei paesi terzi più poveri; reputa che, in tale sforzo, l'Europa dovrebbe unire le forze con altre grandi democrazie come gli Stati Uniti, il Regno Unito, il Canada, l'Australia, il Giappone o la Corea del Sud;

Aumento dei prezzi dell'energia nel settore dei trasporti

40. sottolinea che una combinazione di prezzi più elevati per l'energia e per i trasporti inciderebbe su tutti i cittadini, in particolare sulle famiglie a basso reddito, con un maggiore rischio di povertà nel settore dei trasporti; sottolinea inoltre che l'aumento del costo del carburante per il trasporto aereo, stradale e marittimo sta avendo un impatto diretto sui prezzi finali dei beni e dei servizi e che l'aumento dei prezzi del carburante sta influenzando la ripresa del turismo dalla pandemia;
41. saluta con favore la comunicazione della Commissione dal titolo "REPowerEU: azione europea comune per un'energia più sicura, più sostenibile e a prezzi più accessibili", e sostiene la necessità di far sì che in tempi brevi l'Europa divenga energeticamente indipendente dalle fonti energetiche russe, il che può rappresentare al contempo un'opportunità per accelerare la transizione energetica; deplora, tuttavia, che la Commissione non abbia ancora affrontato la questione dell'aumento del prezzo del carburante per gli operatori dei trasporti; invita la Commissione ad analizzare in modo approfondito l'impatto economico dei prezzi del carburante sui trasporti e sulla mobilità dell'UE e ad adottare ulteriori misure per rispondere all'aumento dei prezzi nel settore dei trasporti, in linea con il Green Deal europeo;
42. accoglie con favore le misure straordinarie adottate da diversi Stati membri volte ad attenuare l'aumento dei prezzi del carburante, come la riduzione temporanea delle imposte, e invita la Commissione a presentare criteri coordinati e comuni a livello dell'UE e ad agevolare l'adozione di tali misure da parte delle autorità nazionali;
43. invita la Commissione, e in particolare i governi nazionali, regionali e locali, ad attuare misure secondo il piano in 10 punti dell'Agenzia internazionale per l'energia volto a ridurre l'uso del petrolio, tra cui un uso esteso delle possibilità di lavorare da casa, le domeniche senza automobili nelle città, l'ulteriore promozione dei trasporti pubblici, la micromobilità, gli spostamenti a piedi e in bicicletta, l'aumento del car-sharing, la promozione di una guida efficiente per gli autocarri adibiti al trasporto e alla consegna di merci, l'utilizzo di treni notturni e ad alta velocità al posto degli aerei, ove possibile,

evitare il trasporto aereo d'affari laddove esistono opzioni alternative e rafforzare l'adozione di veicoli elettrici e più efficienti;

44. sottolinea l'urgente necessità di aumentare in modo significativo la produzione, l'approvvigionamento e lo stoccaggio interni dell'Unione di combustibili/energia rinnovabili e di aumentare ulteriormente la diversificazione dell'approvvigionamento energetico dell'Unione europea, anche attraverso le importazioni di combustibili alternativi nel breve termine, tra l'altro utilizzando terminali portuali dell'UE per il GNL come combustibile transitorio, facendo ben attenzione a evitare effetti di lock-in e attivi non recuperabili, e in linea con gli obiettivi climatici dell'UE; sottolinea inoltre la necessità di rafforzare le interconnessioni energetiche tra gli Stati membri, in particolare tra la penisola iberica e il resto d'Europa;
45. reputa opportuno promuovere le sinergie e le complementarità delle reti TEN-T e TEN-E e, nel contempo, garantire pienamente le opportunità di finanziamento esistenti e future e i livelli di finanziamento per lo sviluppo della TEN-T;

Turismo

46. sottolinea che l'aggressione criminale in corso da parte della Russia nei confronti dell'Ucraina ha colpito duramente il settore del turismo, in particolare nelle zone di frontiera; osserva che i turisti rifiutano di recarsi in alcuni Stati membri dell'UE, come la Polonia, la Romania, la Slovacchia, la Bulgaria o gli Stati baltici, a causa della vicinanza del confine con l'Ucraina e del timore della guerra; rileva che suddetti paesi, nonostante i problemi cui stanno facendo fronte i loro settori turistici, stanno aiutando i rifugiati ucraini; chiede pertanto una politica comune europea del turismo e, in particolare, un piano d'azione con un sostegno finanziario efficace per aiutare il settore e le destinazioni maggiormente colpite a superare le più recenti crisi causate dalla pandemia di COVID-19 e dall'aggressione criminale russa nei confronti dell'Ucraina;
47. ribadisce il suo fermo sostegno all'istituzione di un meccanismo europeo di gestione delle crisi per il settore turistico dell'UE, al fine di rispondere in modo adeguato e rapido a crisi di grande portata, quali pandemie, guerre e crisi umanitarie causate dai cambiamenti climatici; sottolinea l'importanza di prevedere soluzioni di finanziamento per le carenze finanziarie a breve termine generate da tali crisi e di definire quadri e strategie di medio e lungo periodo;
48. sottolinea che l'aumento dei costi dell'energia e dei prodotti alimentari, aggravato dalla guerra, moltiplicherà i costi per le imprese del settore turistico e per l'intera catena del valore, in particolare per le PMI che stanno già lottando per sopravvivere dopo due anni di pandemia; invita pertanto gli Stati membri a fornire l'assistenza necessaria attraverso politiche fiscali, in particolare sgravi, e la Commissione a utilizzare i fondi dell'UE per migliorare la liquidità delle PMI; sottolinea a tale proposito che la ripresa del settore subirà ulteriori ritardi e invita la Commissione e gli Stati membri a mantenere il sostegno pubblico esistente, posticipando i rimborsi degli obblighi derivanti;
49. sottolinea che la pandemia di COVID-19 e l'attuale crisi della guerra in Ucraina hanno dimostrato l'urgente necessità di istituire una "Agenzia dell'UE per il turismo"; ritiene che il coordinamento sia un elemento imprescindibile per la ripresa dell'industria del turismo dell'UE come soluzione a breve termine e che dovrebbe essere istituito

rapidamente un dipartimento speciale per il turismo all'interno di una delle agenzie esistenti, incaricato della creazione di un nuovo "marchio UE del turismo" che promuova l'Europa come destinazione sicura, sostenibile e intelligente per tutti; chiede una campagna comune dell'UE per promuovere l'Europa come destinazione, al fine di attrarre turisti verso i luoghi che dipendono fortemente dai turisti russi e ucraini;

50. invita gli Stati membri a sostenere gli alberghi dell'UE e i servizi di locazione a breve termine che ospitano rifugiati ucraini;
51. accoglie con favore il fatto che le imprese turistiche stiano già assumendo rifugiati ucraini e chiede alla Commissione di sostenere tali azioni istituendo un programma finanziario temporaneo dell'UE per far fronte alla carenza di forza lavoro nel settore del turismo, che rappresenta un problema pertinente nel settore turistico dopo la pandemia;

o

o o

52. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.