



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per lo sviluppo regionale

2012/2298(INI)

3.6.2013

PARERE

della commissione per lo sviluppo regionale

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

Sviluppare una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti per la futura mobilità sostenibile dell'Europa
(2012/2298(INI))

Relatore per parere: Jean-Jacob Bicep

PA_NonLeg

SUGGERIMENTI

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

1. ricorda la necessità che l'UE sviluppi una vera politica comune dei trasporti, garantendo la disponibilità di trasporti adeguati in seno alle regioni europee e tra di esse, come pure la loro coerenza a livello locale, regionale, nazionale ed europeo; invita gli Stati membri e le regioni ad assicurare che il mix di modelli rifletta la priorità più ampia da accordare a una mobilità autenticamente sostenibile;
2. insiste sulla necessità di promuovere le pratiche efficaci esistenti nel settore del trasporto sostenibile e di rafforzare la cooperazione e lo scambio di buone pratiche tra le regioni che presentano un potenziale di sviluppo analogo; raccomanda alle autorità locali di sviluppare esempi di buone pratiche attraverso la realizzazione di piani di mobilità urbana sostenibile in stretta consultazione con la società civile;
3. ritiene che una strategia europea efficace nel settore delle tecnologie di trasporto debba contemplare tutte le regioni dell'Unione europea onde garantire una circolazione efficace di persone e di beni nonché favorire quindi l'instaurazione di un autentico mercato unico europeo;
4. ritiene che una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti che sia coerente ed efficiente debba essere in linea con la strategia Europa 2020 (COM (2010)2020) e con gli obiettivi di riduzione del 1990, oltre ad essere in piena conformità con il Libro bianco del 2011 sui trasporti, "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011)0144), in termini di coesione territoriale e di sviluppo equilibrato; è del parere che essa dovrebbe consentire di ridurre il consumo energetico, il rumore del traffico, le esigenze di trasporto, gli agenti inquinanti dell'aria e le emissioni di gas serra; insiste sulla necessità per l'Unione di fissare a tal fine taluni obiettivi per il 2020, 2030 e il 2050;
5. sottolinea che tale strategia deve basarsi su un modello integrativo che attribuisca la massima importanza ai collegamenti interregionali e a quelli transfrontalieri mancanti, in particolare nelle regioni caratterizzate da una discontinuità geografica, e che permetta alle soluzioni di trasporto multimodale innovative di ridurre le disparità regionali, stimolare la mobilità del lavoro e potenziare la coesione territoriale; è consapevole del fatto che attualmente esistono considerevoli differenze in materia di reti di trasporto tra le regioni e richiama l'attenzione sulla necessità di investire in tecnologie e soluzioni di trasporto sostenibili nelle regioni che presentano svantaggi particolari, tenendo altresì presente il potenziale del meccanismo per collegare l'Europa;
6. è del parere che tutte le regioni europee e i loro rispettivi bacini di occupazione dovrebbero approfittare di tale strategia, e sottolinea che occorre tener conto delle specificità e del potenziale regionali, soprattutto in sede di sviluppo di modalità di trasporto meno inquinanti; invita le autorità di livello sussidiario nonché le parti in causa a instaurare partenariati per l'innovazione nel settore della mobilità sostenibile;

7. ritiene che gli investimenti a titolo dei fondi strutturali e dei fondi di investimento dell'UE potrebbero essere di aiuto nell'aprire ampie prospettive per quanto riguarda lo sviluppo nelle regioni europee di una specializzazione intelligente applicata alla mobilità sostenibile;
8. incoraggia le autorità nazionali e regionali a elaborare strategie in materia di ricerca e di innovazione basate sulla specializzazione intelligente ai fini di un utilizzo più efficace dei fondi strutturali e di un rafforzamento delle sinergie tra gli investimenti del settore pubblico e di quello privato;
9. ricorda, a tale riguardo, che una strategia per la tecnologia innovativa deve essere concepita tenendo conto delle caratteristiche e delle specificità dei territori, e che un approccio standard uguale per tutti in tale contesto non risulterà efficace; ritiene, a titolo di esempio, che le regioni insulari, di montagna, ultraperiferiche e a bassa densità di popolazione dispongano di tipologie specifiche di potenziale che richiedono soluzioni in materia di mobilità adeguate e innovative in modo da liberare il potenziale economico delle regioni caratterizzate da vincoli territoriali specifici; sottolinea, in tale contesto, la necessità di destinare congrui fondi a infrastrutture di trasporto sostenibile;
10. insiste sulla necessità di semplificare le procedure amministrative per il finanziamento della ricerca e dell'innovazione a livello europeo, nazionale, regionale, locale e transfrontaliero, al fine di istituire un quadro giuridico chiaro e trasparente;
11. ritiene che per ridurre la congestione stradale nelle zone urbane e nelle regioni molto trafficate, parallelamente al miglioramento dell'efficacia dei mezzi di trasporto già esistenti, sia importante che i progressi tecnologici consentano di individuare soluzioni alternative di trasporto e incoraggiarne l'utilizzo;
12. sottolinea che una strategia globale europea deve essere sostenuta dal basso, attraverso strategie di trasporto integrate e ben elaborate da parte delle autorità locali e regionali nonché dai governi nazionali; osserva che occorre sostenere la definizione di tali strategie mediante i fondi europei;
13. ritiene che una strategia europea in materia di tecnologie di trasporto, d'intesa con il partenariato per uno sviluppo urbano-rurale sostenibile (RURBAN), debba mirare a garantire la mobilità in tutte le regioni, specialmente nelle regioni ultraperiferiche e in quelle più svantaggiate, onde evitarne lo spopolamento, così come nell'interesse di una coesione territoriale integrata e nell'ottica di liberare il potenziale di crescita di tutta l'Europa;
14. accoglie con favore la proposta della Commissione relativa all'istituzione di un Sistema di monitoraggio e informazione sulla ricerca e l'innovazione nei trasporti (Transport Research and Innovation Monitoring and Information System - TRIMIS); sottolinea l'importanza di fornire ai responsabili politici regionali informazioni regolari, gratuite, facilmente accessibili e affidabili; deplora il fatto che sia tuttora molto difficile accedere alle informazioni relative ai finanziamenti dell'UE a favore di progetti in materia di trasporti;
15. raccomanda alla Commissione europea di sviluppare iniziative che individuino e premino

i progetti di sviluppo urbano sostenibile, come ad esempio il premio RegioStar;

16. ritiene che quando è concesso un aiuto pubblico occorra tassativamente rispettare la normativa europea in vigore in materia di aiuti di Stato, comprese le disposizioni che disciplinano le attività di ricerca, di sviluppo e di innovazione, nonché il finanziamento delle attività di trasporto e delle infrastrutture; è nondimeno del parere che le norme europee in materia di aiuti di Stato debbano tenere debitamente conto dei particolari svantaggi che denotano talune regioni.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	30.5.2013
Esito della votazione finale	+: 41 -: 0 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Luís Paulo Alves, Jean-Jacob Bicep, John Bufton, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Georgios Stavrakakis, Csanád Szegedi, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Martina Anderson, Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Evžen Tošenovský, Giommara Uggias, Manfred Weber, Iuliu Winkler
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Albert Deß, Takis Hadjigeorgiou, Katarína Neved'alová