



2015/2347(INI)

21.4.2016

PARERE

della commissione per lo sviluppo regionale

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sul miglioramento della connessione e dell'accessibilità dell'infrastruttura di
trasporto nell'Europa centrale e orientale
(2015/2347(INI))

Relatore per parere: Joachim Zeller

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. ritiene che l'introduzione di obiettivi tematici abbia contribuito a incoraggiare gli Stati membri a incentrare le proprie politiche di investimento sullo sviluppo delle infrastrutture di trasporto; è del parere che la condizionalità ex-ante concernente l'elaborazione di piani generali in materia di trasporto abbia aiutato gli Stati membri a definire le priorità dei loro investimenti nel campo dei trasporti; esorta la Commissione e gli Stati membri, rispettivamente in fase di approvazione e di pianificazione delle infrastrutture di trasporto, a garantire pienamente che i piani generali e gli investimenti dei fondi SIE nel settore dei trasporti siano maggiormente in linea con il "Libro bianco sulla politica europea dei trasporti" per quanto riguarda gli obiettivi chiave; ritiene che i servizi responsabili della Commissione debbano valutare e dare seguito a tali piani generali, in particolare affinché siano parte di una strategia generale per la mobilità sostenibile e la riduzione delle emissioni nel settore del trasporto;
2. esorta gli Stati membri dell'Europa centrale e orientale a garantire il coordinamento e la sinergia tra i Fondi strutturali e d'investimento europei (SIE) esistenti, il Meccanismo per collegare l'Europa (CEF), il programma Orizzonte 2020, il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) e le risorse della BEI e della BERS nell'attuazione dei progetti finalizzati a migliorare la connessione e l'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto nella regione; ricorda che 11 305 500 000 euro sono stati trasferiti dal Fondo di coesione al Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) al fine di essere spesi nel settore del trasporto dagli Stati membri che beneficiano del sostegno del Fondo di coesione; sottolinea la necessità di accordare priorità all'utilizzo di tutti questi fondi prontamente disponibili, soprattutto visto l'attuale tasso di assorbimento, rispetto alla partecipazione di terzi agli investimenti nei casi in cui tali investimenti siano dettati da motivazioni politiche piuttosto che da interessi economici; incoraggia ad utilizzare il potenziale degli investimenti privati europei nel settore ferroviario, che potrebbe contribuire a incrementare i tassi di assorbimento e migliorare la qualità dei servizi di trasporto;
3. chiede alla Commissione e agli Stati membri di ricorrere ad un utilizzo più efficace delle sovvenzioni pubbliche associate agli strumenti finanziari per i grandi progetti generatori di entrate nell'ambito dei fondi SIE;
4. invita gli Stati Membri dell'Europa centrale e orientale a garantire un alto livello di controllo e trasparenza relativo all'uso di tali fondi ed a rendere pubbliche le informazioni circa l'allocazione di tali risorse nel più breve tempo possibile;
5. sottolinea che i fondi SIE possono essere usati nell'ambito dello sviluppo dei collegamenti mancanti nelle zone di confine in tutta l'Europa centrale e orientale e nel consolidamento delle strutture esistenti, al fine di garantire pieno accesso al mercato unico e promuovere ulteriormente la crescita economica; sottolinea, a tale proposito, che, dato che il trasporto svolge un ruolo chiave ai fini dello sviluppo regionale, un'infrastruttura locale adeguatamente e correttamente finanziata è un requisito di base imprescindibile per la realizzazione della coesione economica, sociale e territoriale; ricorda che sarebbe

opportuno privilegiare i progetti transfrontalieri relativi non solo ai corridoi principali delle reti transeuropee (RTE) nella regione, ma anche ai collegamenti mancanti, al fine di eliminare le strozzature esistenti, nonché agli investimenti su una più efficace connessione fra i diversi mezzi di trasporto; chiede, in tale contesto, un impegno costante volto all'introduzione di norme comuni per le infrastrutture, in particolare per quanto concerne le ferrovie, al fine di velocizzare il conseguimento dell'obiettivo di un'interoperabilità efficiente su scala europea e insiste su un maggiore utilizzo e sull'interconnessione di metodi combinati di trasporto, in particolare sul trasporto ferroviario di camion merci;

6. chiede alla Commissione e agli Stati membri di semplificare e ottimizzare le procedure di approvvigionamento, di istituire linee guida per il partenariato pubblico-privato, di garantire un'adeguata struttura di aiuti statali e di semplificare le procedure di rilascio dei permessi, per facilitare la realizzazione dei progetti di trasporto, in particolare quelli transfrontalieri;
7. sottolinea che è necessario accelerare lo sviluppo dei corridoi nord-sud, quale ad esempio la Via dei Carpazi, tra l'altro al fine di collegare la parte nord con quella sud dell'Europa orientale, e che ciò eviterebbe l'ulteriore aumento delle differenze regionali; accoglie con favore gli sforzi della Commissione intesi ad estendere i corridoi TEN-T ai paesi candidati nell'area dei Balcani occidentali, diminuendo le loro carenze infrastrutturali ed eliminando le strozzature transfrontaliere con gli Stati membri, nonché altri ostacoli associati ad un'eventuale espansione dello spazio Schengen; esorta la Commissione a prendere in considerazione questo modello di successo anche in relazione ai paesi del partenariato orientale; sottolinea in particolare l'importanza di modernizzare e attrezzare la rete e le infrastrutture ferroviarie per ovviare a tali potenziali ostacoli a beneficio dell'Europa centrale e orientale nel suo complesso; nota che tutti gli sforzi di cui sopra possono contribuire allo sviluppo economico dei paesi partecipanti creando nuove opportunità commerciali e di lavoro nelle piccole e medie imprese, favorendo gli scambi commerciali, e sostenendo la scienza, la ricerca e le tecnologie;
8. incoraggia le regioni e gli Stati membri ad approvare o protrarre misure che portino verso soluzioni di trasporto più ecologiche; incoraggia l'utilizzo dei fondi SIE per progetti volti a generare la domanda di soluzioni di trasporto pubblico maggiormente sostenibili, ad esempio utilizzando l'emissione semplificata di biglietti transfrontalieri e investendo nei sistemi di punti di ricarica per veicoli elettrici;
9. sottolinea la necessità di rafforzare l'investimento per migliorare la qualità delle ferrovie allo scopo di renderle più interessanti sia per i passeggeri sia per il trasporto merci, incrementando così il loro utilizzo;
10. osserva che l'Europa centrale e orientale ha un considerevole potenziale di sviluppo in termini di vie navigabili interne, porti fluviali e marittimi; ritiene che detto potenziale possa essere sfruttato soltanto se si rispetterà in modo adeguato l'acquis dell'Unione sulla protezione dell'ambiente, della biodiversità e dell'acqua, e che valorizzando l'utilizzo dei porti e delle ferrovie si possa contribuire a promuovere l'obiettivo di migliorare il trasporto multimodale nella regione; sottolinea, a tale riguardo, che è importante e necessario sfruttare la capacità di trasporto fluviale offerta dall'asse Reno-Meno-Danubio e collegare la rete ferroviaria Mare del Nord-Baltico, dato che si tratta di una rotta fondamentale che collega l'Europa orientale con quella occidentale, così come il

collegamento fra l'Oder, l'Elba e il Danubio, che potrebbe accelerare le capacità di trasporto e comunicazione dell'intera regione posta sull'asse nord-sud;

11. rileva che migliorare l'accessibilità e l'interconnessione delle infrastrutture di trasporto nell'Europa centrale e orientale rappresenta un mezzo per raggiungere gli obiettivi della politica di coesione, in particolare verso lo sviluppo economico auspicabile delle zone di frontiera;
12. richiama l'attenzione della Commissione sul suo impegno derivante dal Libro bianco del 2011 sui trasporti fino al 2020, con il quale ha approvato un piano di realizzazione di 40 iniziative concrete finalizzate allo sviluppo di un sistema di trasporti europeo competitivo e sostenibile; ricorda che uno degli obiettivi a lungo termine è il trasferimento verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030, del 30 % del trasporto di merci su strada sulle percorrenze superiori a 300 km, e di oltre il 50 % entro il 2050, alleggerendo significativamente i trasporti nell'Europa centrale e orientale;
13. consiglia vivamente di fare un miglior uso delle politiche e degli strumenti esistenti per la cooperazione regionale, quali la cooperazione territoriale europea (CTE), Interreg e soprattutto i gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT), al fine di elaborare e attuare progetti comuni destinati a migliorare il trasporto transfrontaliero tra le regioni ed eliminare le strozzature; esorta gli Stati membri ad appoggiare tali soluzioni a livello locale e regionale, ad accelerare il completamento dei collegamenti delle reti ferroviarie nelle zone frontaliere, ad assicurarsi che l'utilizzo dei fondi UE rispetti gli obiettivi generali, inclusi il miglioramento del settore ferroviario, l'interconnettività e l'interoperabilità, ed a coinvolgere i soggetti locali e altri soggetti interessati nel quadro di un processo trasparente; sostiene il ricorso a strategie macroregionali, come quelle per il Danubio, per il Mar Baltico, l'Adriatico e lo Ionio nonché per la regione alpina, al fine di promuovere i progetti infrastrutturali transnazionali e favorire nuove potenziali strategie macroregionali nell'Europa centrale e orientale, come quella per la regione dei Carpazi;
14. ricorda che i fondi SIE potrebbero essere usati anche per aumentare la capacità amministrativa degli organismi intermedi e dei beneficiari, che potrebbe altrimenti compromettere il sostegno dell'UE agli investimenti nei trasporti nella regione; osserva che il meccanismo di assistenza JASPERS si è finora rivelato particolarmente utile in questa funzione e pertanto si potrebbe considerare, oltre a un suo semplice proseguimento, anche una sua definizione istituzionale e più permanente; sottolinea che l'assistenza tecnica offerta attraverso il polo europeo di consulenza sugli investimenti dovrebbe aiutare i promotori di progetti pubblici e privati a creare un canale stabile di progetti perfezionati e ben strutturati che possano beneficiare degli strumenti finanziari nel lungo periodo; ricorda che i coordinatori europei per i corridoi delle reti principali dispongono di un mandato politico, ma non hanno sufficienti capacità amministrative; invita la Commissione e gli Stati membri ad adottare misure per rendere la gestione pubblica di tali risorse più veloce al fine di evitare inutili oneri amministrativi;
15. chiede alla Commissione e alla Banca europea per gli investimenti una migliore collaborazione e un miglior coordinamento degli sforzi, per garantire un'ampia consultazione di tutti i portatori di interesse in materia di finanziamento dell'infrastruttura di trasporto, scambio delle buone prassi, promozione degli strumenti finanziari, inventario dei potenziali progetti, nonché di fornire informazioni su base regolare al Parlamento

europeo in merito; sottolinea che tutti gli atti relativi ai progetti volti a migliorare l'interconnessione e l'accesso alle infrastrutture di trasporto devono essere attuati nel più breve tempo possibile;

16. sottolinea che tutti gli sforzi nel settore dei trasporti nell'Europa centrale e orientale dovrebbero avvenire nel quadro di un approccio orientato ai risultati e al rendimento, ricercando soluzioni di trasporto economicamente vantaggiose e rispettose dell'ambiente e nell'ottica di sostenere l'infrastruttura esistente, poiché questa regione trarrebbe particolare giovamento dal corretto coordinamento dei finanziamenti summenzionati, anche sul fronte della protezione degli interessi strategici dell'UE;
17. sottolinea l'importanza di sviluppare un sistema di traffico aereo più regolare ed efficiente che colleghi gli Stati membri più piccoli situati sulle zone di confine e le maggiori città interne più centrali; sottolinea che gli attuali sistemi di collegamento aereo non operano bene poiché le coincidenze tendono ad essere poco frequenti e richiedono lunghi tempi d'attesa.

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

Approvazione	19.4.2016
Esito della votazione finale	+: 33 -: 3 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčič, Constanze Krehl, Sławomir Kłosowski, Andrew Lewer, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Jens Nilsson, Andrey Novakov, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Julia Reid, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Daniel Buda, Salvatore Cicu, Viorica Dăncilă, Andor Deli, Ivana Maletić, Maurice Ponga, Davor Škrlec