



TESTI APPROVATI

P8_TA(2016)0408

Migliorare la connessione e l'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto nell'Europa centrale e orientale

Risoluzione del Parlamento europeo del 25 ottobre 2016 sul miglioramento della connessione e dell'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto nell'Europa centrale e orientale (2015/2347(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile¹,
- vista la sua risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile²,
- vista la sua risoluzione del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE³,
- visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 170,
- visto il regolamento (UE) n. 1315/2013⁴,
- visto il regolamento (UE) n. 1316/2013⁵,
- vista la relazione sulla sicurezza stradale nell'Unione europea pubblicata dalla Commissione nel marzo 2015⁶,
- viste le conclusioni della riunione dei Ministri dei Trasporti degli Stati danubiani, tenutasi il 3 dicembre 2014, su un ripristino e una manutenzione efficaci delle infrastrutture per la navigazione interna sul Danubio e i suoi affluenti navigabili⁷,
- vista la dichiarazione di Łańcut del 3 marzo 2016 sul rafforzamento della cooperazione

¹ Testi approvati, P8_TA(2015)0310.

² Testi approvati, P8_TA(2015)0423.

³ GU C 261 E del 10.9.2013, pag. 1.

⁴ GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

⁵ GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf

⁷ <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf>

nel settore dei trasporti nei Carpazi e la continuazione dello sviluppo della Via Carpatia¹,

- visti il processo di Berlino e la conferenza dei Balcani occidentali del 2014, il vertice di Vienna del 2015 e la conferenza di Parigi del 2016,
 - visto il piano d'azione sulla Strategia dell'UE per la regione del Danubio (SEC(2010)1489),
 - visto il piano d'azione sulla strategia dell'Unione europea per la regione del Mar Baltico (SWD(2015)0177),
 - visto l'articolo 52 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per lo sviluppo regionale (A8-0282/2016),
- A. considerando che la connettività e l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto hanno un impatto importante sulla crescita economica, sulla competitività economica, sull'occupazione e sulla coesione territoriale dell'UE e delle sue regioni; che l'Europa centrale e orientale è una parte essenziale del mercato unico europeo dotata di potenziale per attrarre investimenti e contribuire alla crescita economica in tutta l'UE, e che tutte le modalità di trasporto, senza alcuna eccezione, dovrebbero contribuire a rafforzare la competitività, l'intermodalità e la transizione ecologica per concorrere al meglio allo sviluppo del mercato unico;
- B. considerando 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 per quanto concerne l'auspicabile sviluppo economico delle zone di frontiera;
- C. considerando che l'infrastruttura di trasporto nella maggior parte delle regioni centrali e orientali dell'UE è rimasta poco sviluppata rispetto a quella di altre regioni europee e che le poco sviluppate infrastrutture di trasporto in Europa centrale e orientale coesistono con le reti più fitte e più avanzate al mondo, nel centro dell'Europa; che i cittadini si aspettano che gli Stati membri, con il sostegno dell'UE, lavorino insieme per il suo miglioramento;
- D. considerando che i Fondi strutturali e d'investimento europei (SIE) sono stati la fonte principale degli investimenti nei trasporti pubblici nell'Europa centrale e orientale e che il Meccanismo per collegare l'Europa (MCE) rappresenta uno strumento di finanziamento importante per sviluppare ulteriormente l'infrastruttura di trasporto nella regione in quanto parte dei corridoi della rete centrale TEN-T; che la mancanza di capacità amministrativa presso le autorità nazionali, regionali e locali può condurre a un basso assorbimento dei fondi UE, il che significa che gli Stati membri dell'Europa centrale e orientale, analogamente ad altre regioni dell'UE, non sempre hanno ottimizzato il loro utilizzo dei fondi dell'UE per una serie di motivi, tra cui una preparazione inadeguata e una scarsa efficienza; che occorre mettere in moto lo sviluppo delle capacità e l'assistenza tecnica per stimolare la creazione di un maggior numero di progetti validi e per sostenere le pubbliche amministrazioni nella gestione dei

¹ <http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf>

finanziamenti UE;

- E. considerando che l'intensificazione dei lavori su progetti importanti come la Via Carpatia, la Rail Baltica, nonché lo sviluppo dei corridoi della rete centrale Oriente-Mediterraneo orientale e Baltico-Adriatico, del corridoio Adriatico-Ionio e del TRACECA fornirebbero uno stimolo notevole per migliorare la connettività e l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto in questa parte dell'UE; che il sostegno a comunicazioni più strette tra i paesi terzi vicini e gli Stati membri dell'Europa centrale e orientale, anche nel settore del trasporto e dell'infrastruttura su rotaia, consentirà di migliorare i collegamenti ferroviari tra l'Unione europea, i paesi e le regioni confinanti e l'Asia;
- F. considerando che l'esistenza di collegamenti di trasporto transfrontalieri ben sviluppati è essenziale per la competitività regionale e per favorire l'espansione delle PMI nelle zone di confine e, per quanto riguarda il trasporto pubblico in particolare, per sostenere l'inclusione sociale delle popolazioni economicamente vulnerabili; che in molti Stati membri dell'Europa centrale e orientale mancano ancora validi collegamenti di trasporto transfrontalieri, in particolar modo su rotaia; che l'inefficienza delle connessioni tra modalità di trasporto diverse e l'assenza di risorse di rete tra il trasporto generale e di base determinano un'interoperabilità insufficiente tra le diverse forme di trasporto, mentre l'interoperabilità non solo produrrebbe una riduzione dei prezzi per il trasporto merci e passeggeri e una maggiore flessibilità dei servizi di trasporto, ma contribuirebbe anche a rispondere a preoccupazioni di carattere ecologico e sociale;
- G. considerando che miglioramenti coordinati delle infrastrutture di trasporto possono avere un impatto positivo sull'ambiente e sull'efficienza energetica dei trasporti;

Aspetti orizzontali

- 1. sottolinea la necessità di migliorare la connettività e l'accessibilità delle infrastrutture per il trasporto in direzione, in provenienza e all'interno delle regioni centrali e orientali dell'UE, tenendo conto delle esigenze dell'economia e dei principi dello sviluppo sostenibile; ribadisce gli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), che consistono nel realizzare i collegamenti mancanti, eliminare le strozzature e garantire connessioni senza soluzione di continuità per il trasporto di lunga distanza e regionale, in particolare nelle regioni transfrontaliere, per passeggeri e merci; ritiene che il ricorso ai finanziamenti dell'UE debba riflettere le effettive necessità di investimento per il completamento della rete centrale TEN-T nella regione entro il 2030; osserva che, oltre a creare nuove infrastrutture, l'UE deve investire nella modernizzazione e nel completamento delle infrastrutture di trasporto esistenti;
- 2. sottolinea l'importanza di una pianificazione dei progetti coordinata dagli Stati membri e tra di essi, che tenga conto quanto più possibile dei piani generali nazionali dei trasporti, effettuando al contempo valutazioni realistiche delle esigenze di trasporto, conformemente al Libro bianco dell'UE sui trasporti, e prevedendo analisi dei costi e benefici e la consultazione delle parti interessate; rileva che la condizionalità ex-ante concernente l'elaborazione di piani generali in materia di trasporti abbia aiutato gli Stati membri a definire le priorità dei loro investimenti nel campo dei trasporti; ritiene che i servizi competenti della Commissione debbano valutare e dare seguito a tali piani generali al fine di garantire che essi siano conformi agli obiettivi e alle priorità dell'UE;
- 3. consiglia vivamente di fare 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 migliorare il trasporto transfrontaliero tra le regioni ed eliminare le strozzature;

4. ritiene che le strategie macroregionali dell'UE, come quelle già stabilite per le regioni baltica, danubiana e adriatico-ionica, e una possibile strategia futura per le regioni dei Carpazi e del Mar Nero, offrano un quadro di governance innovativo per affrontare le sfide cui si trova dinanzi la politica dei trasporti, che non possono essere risolte dagli Stati membri da soli, in modo da garantire migliori condizioni di trasporto;
5. accoglie con favore il completamento dei piani di lavoro iniziali relativi ai corridoi centrali della TEN-T nel 2015 e l'adozione delle nuove mappe recanti l'ulteriore ampliamento della rete TEN-T ai paesi dei Balcani occidentali; sottolinea che l'attuazione della rete centrale dovrebbe altresì stimolare lo sviluppo della rete globale, in particolare per quanto riguarda le connessioni con rilevanza transfrontaliera, e incidere sul consolidamento dei corridoi; sottolinea l'importanza dei nodi urbani e del loro ruolo nel potenziare i flussi del trasporto passeggeri e merci;
6. sottolinea che le disparità in termini di qualità e sviluppo delle infrastrutture tra la regione dell'Europa centrale e orientale e il resto d'Europa si possono ridurre con una strategia chiara, concreta e integrata a livello dell'UE;
7. 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 ed efficiente sul piano delle risorse; ricorda che uno dei suoi obiettivi a lungo termine è quello di trasferire su rotaia o vie navigabili entro il 2030 e poi entro il 2050 rispettivamente il 30 % e il 50 % del trasporto su strada per percorrenze superiori a 300 km, riducendo così significativamente il traffico in Europa centrale e orientale;
8. ritiene che lo sviluppo di poli di trasporto costituisca un elemento chiave per interconnettere i trasporti di lunga distanza e quelli regionali e urbani, e quindi per promuovere l'efficienza, l'intermodalità e lo sviluppo di imprese su scala regionale, tenuto conto anche delle ampie opportunità offerte dalla digitalizzazione per una maggiore efficacia dell'intera catena logistica, inclusa la possibilità di condivisione dei dati fra tutte le parti interessate ai fini dello sviluppo di nuovi servizi e nuove prassi;
9. sottolinea che la costruzione e l'ammodernamento dell'infrastruttura stradale nell'Europa centrale e orientale dovrebbe prendere in considerazione le esigenze dei ciclisti, ove opportuno; sottolinea l'importanza dello sviluppo dell'infrastruttura ciclistica nei paesi dell'Europa centrale e orientale, che comporterà un aumento del livello di sicurezza, una diminuzione del numero di vittime di incidenti stradali e una migliore qualità della vita e della salute delle persone nell'UE; sottolinea che la rete ciclabile EuroVelo, in particolare l'itinerario n. 13 (l'Iron Curtain Trail, che corre lungo l'ex cortina di ferro), l'itinerario Europa Orientale e l'itinerario dall'oceano Atlantico al Mar Nero, in combinazione con i collegamenti ferroviari, offre un potenziale interessante per le PMI del settore turistico nelle macro-regioni dell'Europa centrale e orientale e va pertanto promossa;
10. sottolinea che sono necessari investimenti ingenti per assicurare maggiore coerenza nello sviluppo economico degli Stati membri nelle regioni occidentali, centrali e orientali dell'UE; sottolinea la necessità di un migliore coordinamento tra le autorità

europee e nazionali, in particolare per la realizzazione della parte centrale della rete TEN-T; rammenta tuttavia che il necessario coordinamento a livello europeo deve tenere conto delle sfide specifiche negli Stati membri nonché delle differenze tra le loro economie, i loro sistemi di sicurezza sociale e la qualità delle loro infrastrutture, nonché dei cambiamenti demografici; evidenzia il potenziale occupazionale in un settore ferroviario meglio funzionante; chiede che siano smantellate tutte le barriere arbitrarie alla libera circolazione delle merci e dei servizi e insiste affinché i paesi si astengano dall'introdurne;

11. invita gli Stati membri e la Commissione a garantire sinergie e reciproca complementarità dei finanziamenti a titolo del Meccanismo per collegare l'Europa, dei Fondi strutturali e d'investimento europei, dello strumento di assistenza preadesione e degli strumenti della BEI e della BERS in sede di realizzazione di progetti di infrastrutture di trasporto nelle regioni centrali e orientali dell'UE, ai fini di un sostanziale incremento del loro utilizzo e della loro diversificazione; evidenzia la necessità di scambiare e diffondere esperienze e conoscenze per l'elaborazione dei progetti e la relativa messa in atto quando i finanziamenti provengono da strumenti diversi (il cosiddetto "fund blending"); ricorda l'importanza di utilizzare in modo tempestivo le risorse del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) per portare avanti progetti basati sul mercato e sostenibili sotto il profilo commerciale; esorta la Commissione, la BEI e il polo europeo di consulenza sugli investimenti a intensificare il loro lavoro con i promotori dei progetti nell'Europa centrale e orientale onde garantire il ricorso al FEIS per progetti infrastrutturali di qualità in modi di trasporto innovativi e sostenibili; sottolinea l'importanza del FEIS nello sviluppo di progetti di ogni genere in materia di infrastrutture di trasporto; evidenzia che finora la maggior parte dei progetti infrastrutturali di cui è previsto il finanziamento a titolo del FEIS riguarda l'Europa occidentale; invita quindi la Commissione, in relazione al FEIS, a incoraggiare gli investitori a sostenere piattaforme progettuali dedicate alle infrastrutture di trasporto nell'Europa centro-orientale; sottolinea l'importanza dei fondi della politica di coesione per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto nei paesi dell'Europa centrale e orientale, la cui qualità è spesso ben inferiore a quella delle reti di trasporto dei paesi dell'Europa occidentale e, di conseguenza, invita a garantire i mezzi e i finanziamenti necessari nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale;
12. ricorda che 11 305 500 000 euro sono stati trasferiti dal Fondo di coesione al Meccanismo per collegare l'Europa affinché vengano spesi nel settore dei trasporti 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;
13. invita gli Stati Membri dell'Europa centrale e orientale a garantire un alto livello di controllo e trasparenza riguardo all'uso dei fondi UE e a rendere pubbliche le informazioni circa l'allocazione di tali risorse nel più breve tempo possibile;
14. sottolinea le possibilità che i progetti ibridi di partenariato pubblico-privato offrono collegando le fonti di finanziamento di investimenti infrastrutturali provenienti dalle sovvenzioni dell'Unione europea (fino all'85 % del valore dei costi ammissibili), dalle risorse pubbliche sotto forma di cofinanziamento che il beneficiario è tenuto a fornire, e dal denaro di imprese private; sottolinea al contempo che il contributo dei fondi dell'UE e degli stanziamenti di bilancio costituisce un fattore che aumenta la credibilità

dell'investimento, in quanto riduce il rischio per il settore privato; evidenzia altresì che il settore privato beneficia di contratti stabili e di lungo termine che conferiscono indipendenza dalle fluttuazioni della situazione economica, politica e di bilancio nei singoli paesi; esorta quindi gli Stati membri ad avvalersi dei partenariati pubblico-privato, ove opportuno, che possono essere uno strumento vantaggioso per la realizzazione di investimenti infrastrutturali, segnatamente per i progetti infrastrutturali complessi che richiedono cospicue risorse finanziarie e comportano, da un lato, un modesto tasso di rendimento e, dall'altro, la volontà di garantire l'adeguata fornitura di un servizio pubblico di elevata qualità; invita a tale riguardo la Commissione a fornire assistenza tecnica agli Stati membri della regione dell'Europa centrale e orientale, dal momento che alcuni di questi paesi non hanno molta esperienza nell'uso di strumenti finanziari e nel coinvolgimento del settore privato in progetti di ampia portata; chiede inoltre alla Commissione, in collaborazione con le amministrazioni nazionali, regionali e locali, di presentare regolarmente una panoramica globale dei progetti di trasporto cofinanziati dai vari fondi UE, con l'indicazione dei rispettivi importi;

15. chiede alla Commissione e agli Stati membri di semplificare e ottimizzare le procedure di approvvigionamento, di istituire linee guida per i partenariati 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;
16. 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, siccome 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;
17. ricorda che i fondi SIE potrebbero essere usati anche per aumentare la capacità amministrativa degli organismi intermedi e dei beneficiari, il 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;
18. 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 di buone prassi, promozione degli strumenti finanziari e mappatura preliminare di potenziali progetti, nonché di fornire informazioni su base regolare al Parlamento in merito; sottolinea che tutte le misure relative ai progetti volti a migliorare la connettività e l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto

devono essere messe in atto con la massima urgenza;

19. incoraggia le regioni e gli Stati membri ad adottare o continuare ad attuare 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;
20. sottolinea che si dovrebbe prestare pari attenzione ai corridoi di trasporto est-ovest e nord-sud nell'ambito della rete TEN-T, il che può contribuire allo sviluppo economico dei paesi partecipanti creando nuove opportunità di lavoro nelle PMI e per le start-up e favorendo gli scambi commerciali, la scienza, la ricerca e le tecnologie, nonché aumentando la sicurezza stradale e riducendo i costi di trasporto; sottolinea l'importanza della multimodalità e dell'innovazione nei trasporti per lo sviluppo del commercio e del turismo nonché per la protezione dell'ambiente, e appoggia l'integrazione delle vie navigabili interne nella catena logistica multimodale, in quanto la connessione di tutte le modalità di trasporto garantirebbe lo sviluppo economico della regione e ridurrebbe le strozzature nel sistema di trasporto;
21. plaude all'ampliamento della rete TEN-T nei paesi dei Balcani occidentali; invita la Commissione ad assicurare l'integrazione dei paesi candidati dei Balcani occidentali nella rete TEN-T e la cooperazione in materia di collegamenti di trasporto con l'Ucraina, la Moldavia e altri paesi limitrofi, inclusi quelli facenti parte del corridoio TRACECA; sottolinea l'importanza di adattare i criteri finanziari affinché i paesi candidati e in fase di adesione possano beneficiare degli strumenti finanziari dell'UE su più ampia scala, in particolare per progetti transfrontalieri; evidenzia che gli investimenti, in particolare quelli attraverso lo strumento di assistenza preadesione e il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali, e le misure di ottimizzazione del traffico dovrebbero essere coordinati a livello regionale per contribuire all'ampliamento della rete centrale nella regione;
22. ritiene che il miglioramento delle infrastrutture di trasporto e della connettività nelle regioni centrale e orientale dell'UE sia un fattore importante per rafforzare la stabilità, lo sviluppo economico, la cooperazione regionale e la sicurezza del confine orientale dell'Unione e nei Balcani occidentali e per aumentare la convergenza verso l'alto delle condizioni di trasporto nel mercato interno; sottolinea in proposito l'importanza del corridoio Oriente-Mediterraneo orientale;
23. sottolinea l'assoluta necessità di preservare lo spazio Schengen ai fini di un sistema di trasporto efficiente ed efficace in termini di costi nell'UE, basato sulla libera circolazione delle merci, dei servizi e delle persone attraverso frontiere interne aperte; ricorda che nel giugno 2011 la Commissione aveva già esortato tutti gli Stati membri a decidere sull'ampliamento dello spazio Schengen per includervi Bulgaria e Romania;
24. sottolinea la necessità di migliorare la connettività e l'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto ai fini dello sviluppo del settore turistico nell'UE; sottolinea che una rete di trasporti europea allargata ed efficiente è un elemento importante per il settore del turismo, contribuendo ad aumentare l'attrattiva turistica delle regioni; ritiene che i paesi dell'Europa centrale e orientale abbiano un enorme potenziale per quanto riguarda il rafforzamento del settore turistico, che potrebbe essere meglio sfruttato con l'ulteriore sviluppo delle infrastrutture di trasporto;

25. mette in evidenza gli aspetti favorevoli sotto il profilo ambientale ed economico delle sinergie dell'interconnessione di modalità di trasporto diverse, nell'ottica di un migliore utilizzo dei vantaggi intrinseci di ciascuna;
26. sottolinea che lo sviluppo del trasporto combinato nell'Europa centrale e orientale richiede il miglioramento delle caratteristiche dei corridoi ferroviari per il trasporto merci e il sostegno alla realizzazione di terminali intermodali pubblicamente accessibili;
27. riconosce le enormi potenzialità dei progetti infrastrutturali internazionali quali la Nuova via della seta per consentire all'Europa centrale e orientale di sfruttare maggiormente le potenzialità dell'economia globale; rileva che, grazie alla sua posizione geografica strategica, l'Europa centrale e orientale può divenire un importante centro logistico e uno snodo di comunicazione tra Europa e Asia;
28. sottolinea che l'incremento dell'accessibilità dei trasporti nell'Europa centrale e orientale e i correlati investimenti dovrebbero incentivare lo sviluppo delle aziende e delle imprese locali; sottolinea che le procedure d'appalto e la realizzazione degli investimenti dovrebbero favorire le piccole e medie imprese; invita la Commissione a rivolgere maggiore attenzione al problema delle forme sleali di cooperazione tra gli appaltatori principali dell'investimento e i subappaltatori, di cui molto spesso ricadono vittime i lavoratori meno qualificati;
29. ricorda la necessità di tenere conto delle esigenze degli abitanti delle regioni scarsamente popolate e difficilmente accessibili, tra cui quelle montane, nella progettazione di infrastrutture nell'Europa centrale e orientale; ricorda che la mancanza di accesso alle infrastrutture di trasporto può rappresentare un fattore di esclusione sociale e invita la Commissione a considerare le esigenze dei cittadini che utilizzano le vie di comunicazione locali; sottolinea che l'utilità di un collegamento di trasporto non può essere valutata esclusivamente in base al criterio della redditività;

Trasporto stradale

30. ricorda che lo sviluppo di strade transfrontaliere è indispensabile per facilitare la cooperazione tra le popolazioni e le imprese nelle regioni di confine; invita gli Stati membri a proseguire la modernizzazione stradale, a continuare a sviluppare i collegamenti mancanti, a costruire aree di parcheggio sicure e accessibili e a rafforzare la connettività regionale e locale alla rete TEN-T, in quanto la connessione a quest'ultima rappresenta un presupposto importante per la crescita economica di centri regionali;
31. sottolinea la necessità di assicurare sistemi equi di tariffazione stradale nell'UE; sottolinea che gli Stati membri dovrebbero continuare a disporre di una certa flessibilità alla luce delle peculiarità di ciascuno di essi, preservando nel contempo un adeguato livello di interoperabilità tecnica; ricorda che tali sistemi dovrebbero essere progettati in collaborazione con gli imprenditori e gli utenti commerciali delle strade e non dovrebbero comportare oneri aggiuntivi e sproporzionati che riducano la redditività dell'attività economica che essi svolgono;
32. invita la Commissione e gli Stati membri ad affrontare l'urgente necessità di migliorare la rete di infrastrutture stradali lungo il confine orientale dell'UE, partendo dall'Estonia, passando per la Lettonia, la Lituania, la Polonia, la Slovacchia, l'Ungheria, la Romania e la Bulgaria e terminando in Grecia; ritiene che tali sforzi dovrebbero poggiare sulla

pianificazione di lunga data già realizzata nell'ambito del progetto della Via Carpatia, in merito al quale, il 3 marzo 2016, i rappresentanti dei paesi coinvolti hanno sottoscritto a Varsavia una dichiarazione su un'ulteriore collaborazione per lo sviluppo del corridoio e l'aggiornamento del suo percorso; ritiene che grazie alla realizzazione della Via Carpatia le regioni periferiche dell'UE potranno svilupparsi più rapidamente e raggiungere livelli pari a quelli delle regioni più sviluppate dell'Unione; sottolinea che la realizzazione di tale rotta favorirà inoltre il flusso di investimenti e lo sviluppo dell'imprenditoria e migliorerà la sicurezza dell'intera Unione europea, segnatamente nel contesto del conflitto armato in Ucraina; reputa che dovrebbe essere sfruttata la possibilità di aprire il corridoio Reno-Danubio al nord dell'UE attraverso la Via Carpatia e che quest'ultima dovrebbe ricevere un'adeguata dotazione di bilancio chiede l'integrazione del progetto della Via Carpatia nella rete centrale TEN-T al fine di garantire adeguati finanziamenti UE; esorta gli Stati membri a predisporre l'opportuna ingegneria finanziaria per tale progetto avvalendosi di tutti gli strumenti finanziari possibili, quali il Meccanismo per collegare l'Europa e il Fondo europeo per gli investimenti strategici;

33. ribadisce che la qualità delle infrastrutture stradali ha un impatto diretto sulla sicurezza stradale; reputa pertanto che in fase di realizzazione delle infrastrutture stradali occorra valutare anche la sicurezza stradale; esprime preoccupazione per il fatto che il numero di vittime e feriti gravi a seguito di incidenti stradali rimane relativamente elevato in numerosi Stati membri centrali e orientali; sottolinea che andrebbero promosse ulteriori misure a livello nazionale e di Unione per migliorare la sicurezza stradale; ritiene che occorran finanziamenti adeguati per i progetti di ripristino delle infrastrutture negli Stati membri dell'Europa centrale e orientale;
34. sottolinea che la sicurezza e la sostenibilità del settore dei trasporti sono priorità fondamentali nel momento in cui si sviluppano le infrastrutture; invita pertanto la Commissione e gli Stati membri a incoraggiare maggiormente la digitalizzazione e l'automazione in tutte le modalità di trasporto; invita a prendere in considerazione nei progetti di investimenti infrastrutturali soluzioni di trasporto che riducano il rischio di decesso o di gravi lesioni personali negli incidenti stradali, nonché a tenere conto delle esigenze delle persone che risiedono nelle vicinanze delle vie di comunicazione a elevata densità di traffico;

Trasporto ferroviario

35. sottolinea l'importanza prioritaria della costruzione, modernizzazione e manutenzione delle linee ferroviarie per la crescita coerente e sostenibile del trasporto su rotaia e per la coesione nelle zone centrali e orientali dell'UE; sottolinea che le ferrovie hanno un ruolo importante da svolgere nella riduzione dell'impatto climatico, dell'inquinamento atmosferico e del numero di incidenti stradali, e si aspetta che tali sforzi producano effetti positivi sullo sviluppo industriale, sulla logistica delle merci, sulla qualità dei servizi pubblici e sull'affidabilità della mobilità dei passeggeri; invita gli Stati membri a eliminare le strozzature transfrontaliere e nazionali e a espandere le capacità operative al fine di conseguire gli obiettivi di trasferimento modale per il 2030 e per il 2050 definiti nel Libro bianco sui trasporti del 2011;
36. sottolinea che alcune regioni dell'Europa centrale e orientale presentano una rete ferroviaria considerevole, la quale tuttavia necessita di un urgente ammodernamento infrastrutturale al fine di prevenire un futuro deterioramento che potrebbe comportarne il fermo; critica l'insufficienza degli investimenti in linee ferroviarie transfrontaliere e il basso livello di servizi ferroviari per passeggeri in molte zone di confine; invita gli Stati

membri a (ri)stabilire i collegamenti mancanti e a eliminare le strozzature; suggerisce di esaminare la rete ferroviaria adottando la metodologia di pianificazione della rete centrale e globale TEN-T per individuare eventuali ulteriori collegamenti mancanti, in particolare a livello transfrontaliero, sia tra gli Stati membri che tra l'UE e i paesi terzi limitrofi; incoraggia gli Stati membri a sviluppare una stretta e costruttiva cooperazione per colmare tali lacune e migliorare la coesione e l'integrazione territoriale; chiede alla Commissione di fornire un efficace sostegno finanziario per tutti questi sforzi;

37. ribadisce il proprio sostegno all'applicazione prioritaria del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) in tutti i corridoi della rete centrale TEN-T; ritiene che una piena e rapida applicazione del sistema ERTMS debba costituire una priorità assoluta per l'UE al fine di creare uno spazio ferroviario europeo completamente interoperabile, funzionante, efficiente e attraente, in grado di competere con le altre modalità di trasporto;
38. invita gli Stati membri ad adottare chiare strategie di lungo termine per lo sviluppo del trasporto ferroviario e a eliminare gli ostacoli agli investimenti nel settore ferroviario realizzati mediante le risorse unionali;
39. sottolinea la necessità di intensificare gli investimenti volti a migliorare la qualità delle ferrovie, allo scopo di renderle più attraenti e accessibili per il trasporto sia dei passeggeri che delle merci, e aumentarne la quota di ripartizione modale, come indicato nell'obiettivo n. 3 sul trasferimento verso altri modi di trasporto formulato nel Libro bianco dell'UE sui trasporti;
40. rileva l'assenza di collegamenti ferroviari da e verso i porti; evidenzia che nell'Europa orientale la maggior parte degli aeroporti è ubicata nelle vicinanze dell'infrastruttura ferroviaria e che l'integrazione è ancora tecnicamente possibile; invita la Commissione a offrire il pieno sostegno all'ulteriore integrazione dei collegamenti di trasporto multimodali (stradali, ferroviari e aerei) nell'Europa centrale e orientale;
41. invita la Commissione a continuare a sostenere gli investimenti nel materiale rotabile nei paesi dell'Europa centrale e orientale, dal momento che ciò consente di ripristinare il potenziale delle ferrovie nei sistemi di trasporto passeggeri dei paesi della regione;
42. evidenzia che lo sviluppo sostenibile di un'infrastruttura europea per il trasporto ferroviario non deve limitarsi alla semplice costruzione della rete ma deve includere misure di manutenzione al fine di renderla efficiente in termini di costi nel lungo periodo; ritiene che una percentuale significativa dei mezzi finanziari dovrebbe essere destinata a tali misure, data l'importanza delle attività di manutenzione;
43. sottolinea i vantaggi comuni del collegamento Rail Baltica, quale progetto prioritario del corridoio Mare del Nord-Mar Baltico, e la sua enorme importanza strategica per tutti gli Stati membri interessati nonché per l'intera regione che si estende dalla Finlandia (con il possibile ampliamento al Mare di Botnia), passando per Estonia, Lettonia, Lituania e Polonia, fino a toccare Germania, Paesi Bassi ed Europa meridionale; accoglie con favore i progressi compiuti nella costruzione e nella preparazione del progetto Rail Baltica e sottolinea che una buona cooperazione tra i paesi interessati e coinvolti è fondamentale per l'avanzamento del progetto, evitando ulteriori ritardi e passi indietro e qualsiasi rischio di mancato utilizzo delle risorse finanziarie stanziato per questo progetto; evidenzia che qualora le norme della Commissione europea non fossero rispettate, il cofinanziamento UE pari a circa l'85 % sarà perso e, in futuro, non

si ripresenteranno più condizioni di finanziamento altrettanto favorevoli; esorta i paesi interessati a riconoscere e a rafforzare il ruolo della joint venture RB Rail quale soggetto ottimale per la gestione di un progetto transnazionale di tale portata, a presentare domande congiunte di finanziamenti UE, a procedere a gare d'appalto nazionali pubbliche e congiunte, a coordinare i lavori relativi al progetto e, da ultimo, a dimostrare la capacità di cooperare tra di loro;

44. sottolinea, alla luce della posizione stagnante delle ferrovie nei mercati europei del trasporto merci e passeggeri, l'importanza dell'iniziativa Shift2Rail, soprattutto nell'ambito del trasporto merci, ai fini di una maggiore competitività ed efficienza; ritiene che sarebbe necessario investire anche nel miglioramento del sistema ferroviario destinato al trasporto di merci; accoglie con favore le iniziative congiunte e internazionali intraprese dagli Stati membri della regione a favore dello sviluppo e dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, come la creazione del nuovo percorso ferroviario per il trasporto merci n. 11 (cosiddetto corridoio dell'ambra), che collega i centri commerciali e industriali di Polonia, Slovacchia, Ungheria e Slovenia mediante una soluzione comune di distribuzione della capacità per i treni merci internazionali; sottolinea che tali progetti promuovono la ferrovia quale mezzo per il trasporto internazionale di merci, migliorano la competitività del trasporto ferroviario e garantiscono un utilizzo più efficace della capacità già esistente per il trasporto internazionale di merci;
45. rileva la presenza di numerose fonti di finanziamento possibili per il settore ferroviario a titolo di vari programmi dell'UE; reputa fondamentale il ricorso a tali fonti di finanziamento e il loro utilizzo, in considerazione delle rigide restrizioni poste dai vincoli finanziari circa l'entità dei fondi pubblici che i governi nazionali possono investire nel sistema ferroviario;
46. richiama l'attenzione sui supplementi comunemente applicati nell'Europa centrale e orientale per il trasporto ferroviario regionale di passeggeri a livello transfrontaliero, spesso imposti dalle compagnie ferroviarie nell'ambito delle tariffe ferroviarie internazionali, che rendono l'uso dei collegamenti ferroviari transfrontalieri meno interessante;
47. evidenzia la necessità di garantire che i paesi dell'Europa centrale e orientale siano interconnessi con la rete ferroviaria ad alta velocità dell'Europa occidentale, al fine di accrescere la competitività del trasporto ferroviario e sostenere la crescita economica della regione; invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere progetti transfrontalieri dedicati ai collegamenti ferroviari ad alta velocità lungo i corridoi TEN-T;
48. sottolinea la necessità di sostenere i progetti e gli investimenti comuni con i paesi terzi, in modo da consentire di sfruttare ulteriormente il potenziale dei corridoi di trasporto ferroviario ammodernati mediante i fondi dell'UE, ad esempio nei collegamenti tra l'Unione europea e i paesi dell'Asia;

Vie navigabili interne

49. sottolinea l'importanza della navigazione interna come mezzo sostenibile ed efficace sul piano dei costi per il trasporto multimodale e per la logistica in tutta l'UE; reputa necessario modernizzare pertanto le infrastrutture di trasporto delle vie navigabili interne per il trasporto di merci e passeggeri e migliorare l'interoperabilità con altre

forme di trasporto;

50. 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 delle acque, e che valorizzando l'utilizzo dei porti e delle ferrovie si possa contribuire a promuovere l'obiettivo di migliorare il trasporto multimodale nella regione;
51. plaude all'elaborazione del programma NAIADES e alla sua prosecuzione con il NAIADES II fino al 2020, e sottolinea l'importanza di una strategia europea e di un piano d'azione per le vie navigabili interne;
52. ritiene che lo sfruttamento della multimodalità nei porti di navigazione interna sia fondamentale per il potenziale economico degli stessi; sottolinea il ruolo di un adeguato accesso all'ultimo miglio e di collegamenti ferroviari adeguati con infrastrutture ferroviarie interconnesse ai terminali della navigazione interna e in corrispondenza dei nodi di trasporto nei bacini di utenza portuali per attrarre utenti;
53. sottolinea l'importanza del fiume Danubio in quanto via navigabile fondamentale per il trasporto nella macro-regione danubiana; osserva che il potenziale della regione per il trasporto lungo le vie navigabili interne dovrebbe essere sfruttato maggiormente e pertanto ricorda anche la necessità che gli Stati membri preservino l'operatività delle vie navigabili interne di loro competenza; invita gli Stati rivieraschi a garantire la continua navigabilità del Danubio e ad attuare il loro piano generale per il ripristino e la manutenzione dei tratti navigabili approvato nel 2014, tenendo conto nel contempo degli aspetti ambientali e prestando particolare attenzione alla conservazione degli habitat naturali, dell'ambiente, della biodiversità e delle acque, preservando e promuovendo così la sostenibilità della pesca, dell'agricoltura e delle PMI del settore turistico; sottolinea che i collegamenti fra l'Oder, l'Elba e il Danubio potrebbero accelerare le capacità di trasporto e di comunicazione dell'intera regione sull'asse nord-sud, il che condurrebbe alla creazione di posti di lavoro e allo sviluppo di PMI;
54. incoraggia gli Stati membri a intensificare gli sforzi per migliorare e conseguire la navigabilità di classe IV di altre infrastrutture di navigazione interna, in particolare le sezioni fluviali nella rete centrale TEN-T; evidenzia la necessità di un sostanziale adeguamento del fiume Elba per consentirne la piena navigabilità, fondamentale per il corridoio Oriente-Mediterraneo orientale; sottolinea la necessità di migliorare la navigabilità del fiume Oder fino alla classe IV; sottolinea inoltre l'importanza delle vie navigabili internazionali E40 ed E70 per migliorare l'integrazione dei paesi dell'Europa centrale e orientale con le vie di comunicazione interne paneuropee; sottolinea che la creazione di opportuni collegamenti multimodali tra queste vie navigabili e il corridoio della rete centrale TEN-T Baltico-Adriatico accrescerebbe notevolmente il potenziale di investimento delle regioni orientali dell'UE;

Porti marittimi e aeroporti

55. sottolinea le possibilità di sviluppare ulteriormente un trasporto che attragga la navigazione verso i porti del Mar Baltico, del Mar Nero e del Mar Adriatico nel quadro del concetto delle "autostrade del mare"; sottolinea l'importanza di espandere le capacità nel settore energetico, compresi i combustibili sostenibili per la navigazione e di garantire collegamenti ferroviari efficienti verso l'hinterland dei porti;

56. sottolinea che lo sviluppo portuale sostenibile nel Mar Baltico, nel Mar Adriatico e nel Mar Nero non deve essere ostacolato da altre infrastrutture sottomarine; teme che la realizzazione di progetti come il North Stream possa minare e bloccare gli investimenti nella regione, in particolare nell'area baltica; insiste sul fatto che eventuali condutture sottomarine devono rispettare i requisiti in materia di pescaggio nelle entrate dei porti;
57. ritiene che i porti marittimi e gli aeroporti possano meglio contribuire allo sviluppo economico dell'Unione europea centrale e orientale se costituiscono snodi in un sistema integrato di trasporto multimodale, interconnesso con un'infrastruttura ferroviaria ad alta; efficienza
58. evidenzia che i porti dell'Adriatico settentrionale devono potenziare la loro cooperazione attraverso un coordinamento regionale ai fini della promozione comune dei flussi di traffico del commercio marittimo nell'Adriatico settentrionale e di una piena integrazione dei porti italiani con quelli sloveni (Capodistria) e croati (Fiume); invita la Commissione, a tal riguardo, a includere il porto di Fiume nel corridoio Baltico-Adriatico onde consentire il collegamento completo dei trasporti dai porti marittimi dell'Adriatico settentrionale verso l'Europa centrale e il Mar Baltico;
59. ricorda che la Commissione ha sollevato il tema delle disparità in termini di connettività nella recente strategia per l'aviazione in Europa; osserva tuttavia che le soluzioni proposte presentano un potenziale limitato e incoraggia la Commissione a monitorare la connettività aerea all'interno dell'UE, in particolare nella regione dell'Europa centrale e orientale, e a sviluppare ulteriori proposte mirate alla riduzione delle disparità di accesso ai servizi del trasporto aereo; ritiene che i collegamenti aerei all'interno di questa regione dell'UE debbano essere ulteriormente sviluppati, in quanto la connettività è di 7,5 volte inferiore rispetto a quella dell'UE-15¹; esprime preoccupazione per il fatto che, mentre le infrastrutture aeroportuali nella regione sono soggette ad ammodernamenti costanti, le nuove rotte aeree sono per la maggior parte dirette solo verso ovest; invita la Commissione a verificare se la normativa pertinente è idonea allo scopo e, se del caso, a proporre nuove iniziative volte a garantire una connettività sufficiente tra le aree periferiche e il centro dell'Europa;
60. evidenzia che, rispetto alla parte occidentale dell'UE, la regione dell'Europa centrale e orientale presenta collegamenti aerei in minor numero e di qualità inferiore; segnala che tali divari in termini di connettività sono emersi da un'analisi indipendente condotta su richiesta della Commissione;
61. invita la Commissione a esaminare la connettività aerea all'interno degli Stati membri e tra di essi, nonché a stabilire misure volte al miglioramento dei servizi di trasporto aereo in termini di qualità dei servizi per i consumatori;
62. rileva l'enorme potenziale degli aeroporti di piccole e medie dimensioni ai fini dell'accessibilità dei trasporti nell'Europa centrale e orientale, in particolare per coloro che viaggiano per lavoro e per turismo; ricorda che negli ultimi anni nell'Europa centrale e orientale sono stati costruiti e ammodernati numerosi aeroporti regionali, il cui potenziale non è ancora debitamente sfruttato a causa della mancanza di adeguati collegamenti tra gli aeroporti e le principali vie di comunicazione; sottolinea la

¹ Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la comunicazione della Commissione intitolata "Una strategia per l'aviazione in Europa" (SWD(2015)0261).

necessità di utilizzare più efficacemente questi aeroporti mediante la realizzazione di nuovi collegamenti stradali e ferroviari;

63. riconosce i vari ruoli degli aeroporti regionali e locali nello sviluppo delle regioni dell'Unione europea centrale e orientale e nella facilitazione della crescita economica, degli scambi, della competitività, della mobilità inclusiva e del turismo, nonché dell'accesso senza barriere per le persone con disabilità e per quelle a mobilità ridotta; evidenzia il contributo degli aeroporti regionali nell'accrescere l'attrattiva delle rispettive regioni; ritiene che la realizzazione di nuove infrastrutture richieda una valutazione adeguata della domanda di traffico e del suo potenziale e che l'utilizzo dei fondi dell'Unione debba essere strettamente limitato a progetti economicamente validi e sostenibili; sottolinea che il sostegno finanziario per sviluppare le capacità esistenti dovrebbe essere concesso di conseguenza; ritiene che il ruolo degli aeroporti regionali si rafforzerebbe se fossero disponibili un'infrastruttura moderna e una rete di collegamenti (principalmente ferroviari) opportunamente connessi alla regione e al paese, che consentano di raggiungere rapidamente l'aeroporto da diversi punti delle città o cittadine limitrofe; evidenzia l'importanza di sviluppare gli aeroporti regionali e locali esistenti e di crearne di nuovi, poiché contribuiscono alla crescita economica, anche nel settore turistico, nelle regioni isolate e poco sviluppate migliorando l'accessibilità e la connettività, aumentando l'attrattiva di tali regioni sul piano degli investimenti e della competitività, accelerando così lo sviluppo socio-economico; suggerisce che la Commissione prenda in esame lo sviluppo di una rete di aeroporti a livello regionale per assicurare una migliore connettività anche tra gli Stati membri e all'interno degli stessi;

o

o o

64. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché al Comitato delle regioni.