

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per i trasporti e il turismo

2006/2086(INI)

4.4.2006

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per lo sviluppo regionale

sulla politica di coesione a sostegno della crescita e dell'occupazione:
linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013
(2006/2086(INI))

Relatore per parere: Zsolt László Becsey

PA_NonLeg

SUGGERIMENTI

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

1. accoglie positivamente la comunicazione della Commissione quale primo passo nella definizione di orientamenti strategici per la politica di coesione a sostegno della crescita e dell'occupazione;
2. prende atto in questo contesto che una competitività equilibrata e uno sviluppo policentrico dello spazio comunitario, precursori di una maggiore coesione territoriale e rappresentati dalle tre priorità individuate dalla Commissione - ossia rendere gli Stati membri, le regioni e le città più attraenti in termini di economia sostenibile, promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e l'economia della conoscenza e creare nuovi e migliori posti di lavoro - non possono essere realizzati senza sistemi di trasporto efficienti, integrati e sostenibili, i quali devono essere creati con un maggiore aiuto finanziario dell'UE, sostenuti da livelli di investimento adeguati e sviluppati nell'ambito della strategia di Lisbona;
3. conviene pertanto sul fatto che occorre privilegiare i 30 progetti di interesse europeo, da realizzare negli Stati membri e nelle regioni ammissibili nell'ambito dell'obiettivo "Convergenza", e respinge qualsiasi tentativo volto a ridurre il numero dei progetti prioritari; deplora tuttavia che il livello degli investimenti dell'UE nella rete di trasporti proposto dal Consiglio europeo per il periodo 2007-2013 sia totalmente insufficiente per migliorare le infrastrutture e per realizzare la convergenza e ritiene quindi che debba essere aumentato; insiste inoltre sul fatto che, se si vuole che i progetti TEN abbiano successo, tutti gli strumenti finanziari della politica di coesione devono sostenere le rotte di raccordo per tali progetti;
4. riconosce l'importanza dei progetti transfrontalieri e della cooperazione transnazionale per una maggiore integrazione, interoperabilità e coesione a livello transnazionale, che devono essere incoraggiate tramite livelli incentivanti di assistenza finanziaria, onde evitare che le ferrovie o le strade si arrestino alle frontiere nazionali, nonché l'importanza di progetti transfrontalieri che contribuiscano a ridurre gli ostacoli delle frontiere naturali (Alpi e Pirenei), favoriscano il trasferimento intermodale dalla strada alla ferrovia e offrano soluzioni ai problemi di congestione e di sicurezza, specialmente nel settore del trasporto di merci;
5. invita l'UE e le autorità nazionali a non trascurare l'importante contributo che possono offrire le vie di navigazione interne;
6. conviene con la Commissione che nella selezione dei progetti va applicato il criterio della redditività degli investimenti, tenendo pienamente conto dei livelli locali e regionali di attività economica e delle infrastrutture esistenti; riconosce in questo contesto che i partenariati pubblico-privato in materia di investimenti sono possibili solo laddove i livelli di attività economica garantiscono già rendimenti commerciali agli investimenti e i PPP si attuano in modo trasparente, in conformità del principio della redditività economica,

nell'ambito delle strategie di Lisbona e di Göteborg;

7. sottolinea l'importanza del sostegno fornito dai Fondi strutturali e dal Fondo di coesione al trasporto urbano e suburbano, inclusi i nuovi sistemi di trasporto pubblico o il re-investimento nei sistemi già esistenti quali tram, ferrovia suburbana, sistemi integrati e materiale rotabile, che contribuiscono in modo significativo a risolvere i problemi di ordine sociale e ambientale nelle aree urbane, incoraggiando al contempo l'attività economica sostenibile; ritiene che per conseguire questo obiettivo strategico le "aree urbane" dovrebbero essere definite nei regolamenti sui fondi;
8. prende atto dell'importanza del turismo sostenibile per molte regioni, comprese quelle rurali, e sottolinea la necessità di un approccio integrato e adeguatamente finanziato al trasporto pubblico per le regioni rurali, dell'entroterra, periferiche e ultraperiferiche, in particolare per consentire loro di trarre vantaggio dalla politica di coesione; sottolinea inoltre l'importante contributo delle linee ferroviarie e degli aeroporti regionali a questo successo;
9. sottolinea la necessità di potenziare le misure specifiche attuali, adottate ai sensi dell'articolo 299, paragrafo 2, del trattato CE, con l'obiettivo di attenuare l'impatto negativo dei vincoli specifici delle regioni ultraperiferiche, segnatamente per quanto riguarda le "autostrade del mare" nonché altre misure nel settore dei trasporti tra queste regioni e il continente europeo, al fine di ridurre i costi addizionali insiti nella dimensione ultraperiferica.

MOTIVAZIONE

Situazione attuale della politica di coesione

Se non sarà modificata, la decisione adottata dal Consiglio europeo del 15 dicembre 2005 comporterà una riduzione dell'importo stanziato per la Rete transeuropea dei trasporti (RTE-T) dai 20 miliardi di Euro chiesti dalla Commissione a circa 6 miliardi di Euro per il periodo 2007-2013. Ciò è importante ai fini della politica di coesione in quanto, se si procederà a questo taglio, non si farà che aggravare il già forte ritardo accumulato nei progetti, dato che il partenariato pubblico-privato (PPP) non può sopperire a ogni mancanza di fondi. Laddove entra in gioco la coesione, il potere d'acquisto dei nuovi Stati membri è relativamente debole, e ciò rende i PPP e altri regimi più difficili e complessi.

Nuove possibilità di finanziamento BEI-FEI, così come eventuali regimi di garanzia, sarebbero auspicabili, se le condizioni per gli investimenti sia negli Stati membri più sviluppati che nei paesi oggetto della politica di coesione fossero realmente attraenti.

Raffronto tra UE a 15 e UE a 10

Esiste un deplorabile squilibrio tra i vecchi e i nuovi Stati membri nell'uso fatto della RTE-T. Fino alla scorsa estate i nuovi Stati membri non hanno erogato fondi per la RTE-T, ad eccezione dei costi preparatori. Nell'insieme dei nuovi Stati membri i progetti RTE-T sono scarsissimi e quelli esistenti sono finanziati in larga misura dal Fondo di coesione.

Nemmeno le disposizioni della nuova proposta di regolamento sui livelli di sostegno al finanziamento di ciascun progetto sarà sufficiente ad arrestare il crescente accumulo di progetti nei nuovi Stati membri. Ciò porta a sottolineare ulteriormente l'importanza delle rotte di raccordo nei nuovi Stati membri ai fini degli obiettivi di coesione. E' inoltre necessario esaminare punti di connessione tra le varie RTE (RTE-T, Energia e Telecomunicazioni) per determinare se esistono possibilità di sinergia, ad esempio il collegamento tra trasporto per idrovia interna, i porti marittimi e le reti di approvvigionamento energetico.

Servizio pubblico e opzioni di finanziamento

Il servizio pubblico va mantenuto e sviluppato, ed è opportuno riesaminare il suo contributo ai vari aspetti della politica di coesione, come sta facendo la commissione per i trasporti e il turismo nel quadro della relazione del collega Erik Meijer.

Come si è affermato nella relazione del collega Markus Ferber nel contesto dei servizi postali, così anche per i trasporti pubblici, rimane vero che "in passato lo strumento di finanziamento sperimentato e collaudato per il servizio universale negli Stati membri è stato quello del settore riservato e finora si è fatto scarso ricorso ad altri modelli di finanziamento". La Commissione dovrebbe pertanto esaminare siffatti modelli in modo approfondito.

Un equilibrio realistico tra modi di trasporto

Il trasporto urbano e suburbano, nonché il trasporto in aree isolate con piccoli paesi deve essere rafforzato, in quanto esso svolge un ruolo di primo piano nell'aiutare la coesione territoriale e sociale, contribuendo al contempo allo sviluppo e all'utilizzo di infrastrutture rispettose dell'ambiente.

Inoltre, nel quadro dell'attuazione della politica di coesione la Commissione dovrebbe prestare maggiore attenzione all'infrastruttura di base nel settore dei trasporti, in particolare alle vie di navigazione interna e alla ferrovia. Per quanto riguarda la ferrovia, occorre porre un accento speciale sull'infrastruttura ferroviaria e sul materiale rotabile; nei nuovi Stati membri la spesa per il materiale rotabile non dovrebbe essere considerata un costo operativo.

Priorità

Incentivare la competitività nello sviluppo delle reti di trasporto deve essere la regola generale, ma ciò presuppone che si prendano in debita considerazione le differenze tra i vecchi e i nuovi Stati membri. Considerare la ferrovia una priorità globale e assoluta sarebbe un errore, in quanto nei nuovi Stati membri il ritardo relativo nello sviluppo del trasporto stradale è molto maggiore rispetto a quello del settore ferroviario.

I progetti transfrontalieri devono essere considerati altamente prioritari, con particolare riguardo alle politiche di allargamento e di vicinato dell'UE; i progetti transfrontalieri svolgono un ruolo inestimabile nel completamento dello sviluppo della rete di trasporti.

Per la RTE-T, tuttavia, un finanziamento UE dei progetti pari al 50 % è insufficiente. Per i progetti transfrontalieri esso dovrebbe ammontare al 70-80 %. Va tenuto presente che i nuovi Stati membri sono tutti paesi di transito.

Nello sviluppo dei trasporti legato alla coesione deve esservi sinergia tra le varie politiche comunitarie, quali lo sviluppo rurale, la PAC e la politica fiscale; a questo proposito vanno previsti sgravi fiscali per l'uso del biodiesel, in particolare nel contesto della crisi del gas ucraino. Lo sviluppo delle infrastrutture può inoltre sostenere mezzi e metodi alternativi di approvvigionamento energetico (ad es. GNL).

Da un punto di vista regionale, vanno sostenuti gli aeroporti regionali nei nuovi Stati membri, in quanto in molte regioni di questi paesi le infrastrutture stradali e ferroviarie sono così sottosviluppate che gli aeroporti regionali sono vitali. Essi possono diventare il motore dello sviluppo dell'intera rete regionale di trasporti; a questo proposito va sottolineato l'effetto positivo sul turismo locale, regionale, nazionale e transfrontaliero.

PROCEDURA

Titolo	Politica di coesione a sostegno della crescita e dell'occupazione: linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013
Riferimenti	COM(2005)0299 - 2006/2086(INI)
Commissione competente per il merito	REGI
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN
Cooperazione rafforzata – annuncio in Aula	
Relatore per parere Nomina	Zsolt László Becsey 30.8.2005
Relatore per parere sostituito	
Esame in commissione	21.2.2006 21.3.2006
Approvazione	21.3.2006
Esito della votazione finale	+ : 34 - : 2 0 : 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Ioannis Kasoulides, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Zsolt László Becsey, Guy Bono, Nathalie Griesbeck, Anne E. Jensen, Jelko Kacin, Sepp Kusstatscher, Francesco Musotto, Vladimír Remek, Luis Yañez-Barnuevo García
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	
Osservazioni (disponibili in una sola lingua)	