



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2010/2211(INI)

26.1.2011

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione speciale sulle sfide politiche e le risorse di bilancio per un'Unione europea sostenibile dopo il 2013

sulle sfide politiche e le risorse di bilancio per un'Unione europea sostenibile dopo il 2013
(2010/2211(INI))

Relatore per parere: Brian Simpson

PA_NonLeg

SUGGERIMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione speciale sulle sfide politiche e le risorse di bilancio per un'Unione europea sostenibile dopo il 2013, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

Introduzione

1. ricorda che i trasporti sono alla base delle attività economiche e sociali dell'Europa, che il settore dei trasporti, con i suoi 9,2 milioni di lavoratori, rappresenta il 4,6% del PIL dell'Unione europea, e che tale settore, oltre a mettere in comunicazione persone e comunità e a fornire le reti che consentono la crescita degli scambi commerciali in Europa e quindi il completamento del mercato unico, è importante in termini di potenziale contributo (dato dalla promozione dell'occupazione e del commercio nonché dello sviluppo dell'industria turistica) alla coesione sociale, economica e territoriale nonché alla riduzione degli incidenti, delle emissioni di carbonio, della dipendenza dal petrolio, dell'inquinamento e della congestione del traffico, garantito da un sistema di trasporti efficiente e affidabile;
2. rileva l'importanza del settore dei trasporti nella politica industriale dell'UE, sia in termini di contributo al prodotto interno lordo sia in termini di occupazione; ritiene inoltre che l'Unione europea sia leader nel settore della tecnologia dei trasporti (industria aeronautica, trasporto ferroviario ad alta velocità, sistemi di gestione intelligente dei trasporti, controllo avanzato, sistemi di sicurezza e interoperabilità, sistema europeo di gestione del traffico ferroviario - ERTMS, sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo - SESAR, progettazione di infrastrutture sicure e sostenibili, ecc.) e che l'UE debba dunque adottare un quadro finanziario che le consenta di mantenere e rafforzare la propria leadership in tale settore; ritiene che il prossimo periodo finanziario debba offrire al settore dei trasporti dell'UE l'opportunità di consolidare la propria leadership nell'ambito di tecnologie ecologiche, sicure e intelligenti che contribuiscano a promuovere non solo lo sviluppo economico, ma anche una maggiore coesione economica e sociale;
3. considera palese la dipendenza, dal punto di vista delle sfide politiche e delle risorse di bilancio per il periodo successivo al 2013, di quasi tutti gli obiettivi adottati dall'UE, nel quadro della strategia Europa 2020 o formulati in altri contesti, da un settore dei trasporti efficiente, sostenibile, accettabile sotto il profilo ambientale e accessibile;
4. rileva che la Strategia UE 2020 intende conseguire una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva attraverso la conoscenza, l'innovazione, un'efficienza energetica in grado di contribuire alla creazione di un'economia verde ma al tempo stesso competitiva, e la promozione della coesione sociale e territoriale quali orientamenti trasversali direttamente collegati al sostegno per i settori dei trasporti e del turismo;
5. insiste sulla fondamentale importanza, soprattutto in nome dell'efficienza finanziaria, di garantire la creazione di un reale valore aggiunto attraverso la spesa di bilancio dell'UE per le voci relative alla politica dei trasporti; rileva che, se da un lato la duplicazione o il dirottamento di investimenti e spese effettuati con migliori risultati a livello nazionale e regionale devono essere evitati, dall'altro è essenziale non perdere l'opportunità di favorire

una crescita sostenibile che solo il valore aggiunto di una spesa per i trasporti realizzata a livello di UE può offrire sul piano nazionale, regionale e transfrontaliero;

6. sottolinea il ruolo essenziale delle agenzie nell'integrazione dei sistemi di trasporto in termini di sicurezza, interoperabilità e funzionamento; si preoccupa del crescente divario tra le loro responsabilità e le risorse di bilancio a esse destinate;
7. concorda con la posizione della Commissione secondo cui le infrastrutture transfrontaliere rappresentano uno dei migliori esempi di ambito in cui l'Unione europea può colmare le lacune esistenti e conseguire risultati con un più alto valore aggiunto; è del parere che un sostegno finanziario mirato a livello di UE possa rappresentare uno stimolo ad avviare altri importanti progetti che spesso rivelano un elevato potenziale commerciale nel lungo termine; osserva che alcuni paesi stanno lanciando grandi e ambiziosi progetti di investimento nelle infrastrutture e che, per rimanere competitiva, l'Europa deve coltivare un interesse strategico particolarmente forte a investire in infrastrutture efficienti, in modo da gettare le fondamenta di una crescita economica a lungo termine; precisa che il risultato a cui si tende è una rete europea di trasporti di base che garantisca una maggiore efficienza energetica, magari grazie al trasferimento dei flussi delle merci e dei passeggeri verso modalità di trasporto più sostenibili e accessibili; osserva che un simile sostegno deve concentrarsi sulle principali priorità, ossia eliminare le strozzature che si trovano sugli assi transeuropei strategici, incoraggiare la loro estensione e sviluppare le connessioni transfrontaliere e intermodali;
8. invita la Commissione e gli Stati membri a valutare l'opportunità di sviluppare una politica dell'UE integrata per la rete di navigazione interna, tenendo conto dei vantaggi del trasporto per nave sulla rete europea integrata di fiumi e canali, del fatto che l'UE dispone di oltre 37 000 idrovie che collegano centinaia di città e regioni industriali e che venti Stati membri su 27 dispongono di vie navigabili interne, e a garantire un sostegno adeguato in tal senso a titolo dei bilanci dell'UE e degli Stati membri.
9. evidenzia la necessità, alla luce del potenziale occupazionale del trasporto ecocompatibile, di promuovere, attraverso le politiche e gli strumenti finanziari dell'UE, lo sviluppo dell'infrastruttura necessaria per i veicoli elettrici e la loro integrazione in una rete energetica intelligente a livello europeo, magari in grado di utilizzare l'energia generata a livello locale da fonti energetiche rinnovabili;

Reti transeuropee

10. attira l'attenzione in particolare sul valore aggiunto delle reti transeuropee di trasporto (RTE-T), in quanto prevedono progetti prioritari tutti di natura transfrontaliera e presentano un valore aggiunto particolarmente evidente nel contesto dello sviluppo di una rete di trasporto europea efficiente, multimodale e completa, ai fini della soluzione del problema della mancanza di accessibilità e della scarsa interoperabilità tra le varie zone dell'UE, anche per quanto concerne i collegamenti tra i porti e le aree interne, nonché in relazione alle sezioni transfrontaliere dei progetti e all'effetto leva degli investimenti dell'UE, che incentivano il finanziamento pubblico e privato dei progetti strategici;
11. ricorda che i requisiti di finanziamento stimati per i progetti del settore RTE-T per il periodo 1996-2020 ammontano a circa 900 miliardi di EUR, di cui 500 miliardi di EUR

ancora da finanziare, e 395 miliardi di EUR per i trenta progetti prioritari attuali nel settore RTE-T, di cui 270 miliardi di EUR ancora da finanziare;

12. rileva, in tale contesto, che una spesa complessiva dell'UE per i progetti prioritari RTE-T, escluso Galileo, di 47,4 miliardi di EUR (30,8%) dà adito a investimenti per 106,6 miliardi provenienti da altre fonti ma destinati ai medesimi progetti nel periodo coperto dalle attuali prospettive finanziarie e che, se invece si prendono in considerazione le RTE-T nel loro complesso, le cifre in questione salgono rispettivamente a 105 (27%) e 258 miliardi di EUR (73%);
13. ricorda che i progetti RTE-T sono essenzialmente realizzati con il contributo degli Stati membri, delle regioni e dell'Unione, e che quest'ultima finanzia attraverso il bilancio RTE-T nonché i fondi strutturali e il Fondo di coesione; precisa che, nell'ambito dell'attuale periodo di programmazione finanziaria (2007-2013), è finanziato il 15% degli investimenti necessari per completare i lavori previsti per il medesimo periodo, e che, alla luce dei probabili aumenti dei costi di attuazione dei grandi progetti infrastrutturali, la dotazione complessiva per gli investimenti nei trasporti nell'ambito del Quadro finanziario pluriennale (QFP) post-2014 sarà di fondamentale importanza per la realizzazione delle RTE-T;
14. prende atto, in particolare, delle disposizioni sulle RTE-T previste nel contesto della strategia Europa 2020, incentrata su una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva:
 - ... *mobilitare gli strumenti finanziari dell'UE (RTE tra gli altri) nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i fondi pubblici e privati dell'UE e nazionali,*
 - ... *accelerare l'attuazione di progetti strategici con un alto valore aggiunto europeo per eliminare le strozzature critiche, in particolare le sezioni transfrontaliere e i nodi intermodali (città, porti, piattaforme logistiche);*
15. invita pertanto a incrementare i fondi nel loro complesso, il coordinamento tra i fondi disponibili per le RTE-T e gli stanziamenti a titolo della politica di coesione per i progetti nel settore dei trasporti (attualmente pari al 23,7% delle risorse destinate alla coesione) e a subordinare l'assegnazione della somma proveniente dal Fondo di coesione all'osservanza dei principi generali della politica europea dei trasporti e i finanziamenti per le RTE-T alla concentrazione dei fondi nazionali sugli assi più importanti ed estesi della rete RTE-T nonché alla sistematica applicazione degli strumenti della direttiva 2008/96/CE ai medesimi assi;
16. chiede di sviluppare altri strumenti di finanziamento per le RTE-T, segnatamente attraverso l'assegnazione di risorse proprie derivanti dalle attività di trasporto (earmarking), il ricorso agli strumenti specifici della BEI e il miglioramento dei meccanismi di partenariato pubblico-privato (PPP) nonché degli aiuti per l'elaborazione dei meccanismi stessi;
17. è del parere che le entrate provenienti dall'internalizzazione dei costi esterni debbano essere destinate in particolare alla mobilità e quindi facilitare i PPP anche nell'ambito dei progetti relativi al settore dei trasporti;

18. sottolinea l'opportunità di prorogare i finanziamenti a titolo della politica di coesione a favore di progetti nel settore dei trasporti nel quadro delle nuove prospettive finanziarie con impegni chiari da parte degli Stati membri in materia di cofinanziamento e realizzazione di tali progetti; pone l'accento sul fatto che la politica di coesione rimane fondamentale per i paesi che si adoperano per rispettare i criteri di convergenza e che la positiva attuazione dei progetti nel settore dei trasporti nei paesi in questione dipende in larga misura dalla disponibilità di finanziamenti a titolo della politica di coesione;
19. osserva che la percentuale del bilancio RTE-T per il periodo 2007-2013 non ancora assegnata è pari ad appena lo 0,5%; ribadisce tuttavia che gli stanziamenti d'impegno dell'UE non devono essere prorogabili per i progetti in fase di stallo, in quanto i finanziamenti complementari a titolo dei bilanci nazionali non saranno resi disponibili prima del 2015;

Marco Polo

20. ricorda che l'obiettivo del programma Marco Polo è liberare le strade europee, attraverso l'utilizzo di modalità alternative, dal trasporto di un volume annuo di merci pari a 20 miliardi di tonnellate/chilometro, ovvero l'equivalente di 700 000 autocarri l'anno sulla tratta Parigi-Berlino; rileva l'importanza del programma per la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio, un processo che richiederà finanziamenti cospicui e ben coordinati; ricorda inoltre che il programma, con un bilancio per il periodo 2007-2013 pari a 450 milioni di EUR, genera benefici sociali e ambientali per un valore di circa 10 EUR per ciascun euro speso, e che non esistono equivalenti diretti del programma Marco Polo a livello di Stati membri;
21. raccomanda di valutare la possibilità di introdurre le garanzie sui prestiti quale strumento del programma Marco Polo;
22. fa notare che il regolamento Marco Polo II approvato dal Parlamento nel 2009 è pensato per agevolare l'accesso ai finanziamenti del programma da parte delle piccole e medie imprese e che i criteri di finanziamento sono stati adattati alle condizioni del mercato;

Galileo

23. ribadisce che Galileo è un progetto di grande importanza strategica per l'Unione europea, soprattutto alla luce dell'impegno a investire in sistemi analoghi con fondi dei bilanci militari nazionali assunto da potenze come la Cina, l'India e la Russia, e che non è auspicabile l'ipotesi di un'Europa in cui le imprese non possano beneficiare delle opportunità offerte da un sistema di navigazione satellitare europeo in termini economici, ambientali, di innovazione, di ricerca e di occupazione; è inoltre del parere che, in caso di chiusura o di ridimensionamento di un servizio, le potenziali perturbazioni a livello di imprese, banche, trasporti, aviazione, comunicazione, ecc., per fare solo alcuni esempi, comporterebbero costi ingenti (ad esempio in termini di reddito aziendale, sicurezza stradale, ecc.); ricorda che l'autorità di bilancio ha preso atto di tale circostanza incrementando i massimali per la rubrica 1A nell'ambito delle attuali prospettive finanziarie, in modo da consentire la prosecuzione degli investimenti nel programma Galileo;

24. invita la Commissione e gli Stati membri a considerare la possibilità di aumentare sensibilmente i finanziamenti relativi alla ricerca in materia di applicazioni GNSS (sistema globale di navigazione via satellite) in modo da offrire all'industria europea, alle PMI e a tutte le parti interessate l'opportunità di aumentare il proprio livello di assorbimento nel mercato globale GNSS e di garantire l'indipendenza dell'Unione europea in un settore su cui poggia oltre il 6% dell'intero PIL dell'Unione;
25. osserva che i principali beneficiari di Galileo saranno le imprese per lo sviluppo e l'applicazione pratica di sistemi di trasporto intelligenti e di sistemi globali di navigazione via satellite;
26. ribadisce che, visti i lunghi tempi di realizzazione di progetti come Galileo o Cielo unico europeo, con la sua componente tecnologica SESAR, e gli ingenti capitali già stanziati per gli investimenti in tali programmi, l'impegno e la coerenza nella pianificazione finanziaria tra i vari periodi di programmazione sono fondamentali per garantire il loro successo, in particolare la realizzazione di SESAR, e l'insorgere di effetti positivi indiretti quali condizioni indispensabili per il completamento del Cielo unico europeo;
27. rileva che l'attuazione accelerata del progetto Cielo unico europeo e, in modo più specifico, il dispiegamento della sua componente tecnologica SESAR, che inizierà nel 2014, sono stati definiti una priorità fondamentale per realizzare un sistema di trasporto aereo efficiente e sostenibile in Europa; osserva altresì che il progetto SESAR permetterà di tagliare i costi di gestione del traffico aereo del 50%, migliorare i livelli di sicurezza di un fattore 10 e ridurre del 10% l'impatto ambientale di ogni volo;

ERTMS

28. rileva l'importanza del progetto ERTMS per l'interoperabilità ferroviaria e per rendere il trasferimento modale una realtà; ritiene che il lancio dell'ERTMS, come molti altri progetti in materia di infrastrutture dei trasporti, recentemente abbia risentito delle conseguenze della recessione economica, sia in termini di tasso che di volume degli investimenti del settore pubblico; riconosce la dimensione europea e il valore aggiunto del progetto e chiede pertanto che l'ERTMS, e in particolare le sue sezioni transfrontaliere, sia incluso tra le priorità del bilancio dell'Unione europea nei prossimi anni;

Politica marittima

29. ritiene necessario portare avanti una politica marittima integrata orientata verso le sfide cui sono confrontate le zone costiere e i bacini marittimi e la promozione della crescita blu e di un'economia marittima sostenibile in linea con la strategia UE 2020; insiste sulla necessità di mettere a disposizione della citata politica risorse di bilancio adeguate;

Nuovi strumenti di finanziamento

30. chiede lo sviluppo di nuovi strumenti di finanziamento, sia attraverso una revisione della strategia della Banca europea per gli investimenti che preveda la concessione di un maggior numero di prestiti a favore di progetti innovativi in materia di trasporti sia mediante l'utilizzo delle entrate provenienti dalla tassazione dei mezzi pesanti e dalla vendita all'asta delle quote di emissione di CO₂ del settore aereo, al fine di sostenere

finanziariamente progetti comuni volti a ridurre l'impatto ambientale dei citati modi di trasporto;

Turismo

31. ricorda l'importanza del turismo per l'economia europea, per il patrimonio naturale e culturale dell'Europa e per determinati paesi e regioni dove tale attività rappresenta un fattore economico e sociale fondamentale; attira l'attenzione sul carattere rilevante della nuova disposizione sul turismo contenuta nel trattato di Lisbona, che per la prima volta attribuisce al Parlamento europeo poteri legislativi in materia e sulla necessità di esercitare tali poteri per rendere il settore più competitivo; ribadisce la propria preoccupazione per la mancata creazione di un'apposita linea di bilancio per gli aiuti allo sviluppo del turismo che rifletta tale nuova sfida, e insiste affinché in futuro sia garantito un adeguato sostegno al turismo da parte dell'UE attraverso l'introduzione di una linea di bilancio, se del caso integrata da stanziamenti a titolo dei fondi strutturali o di altri, dedicata allo sviluppo economico sostenibile, al patrimonio industriale e alla tutela del patrimonio naturale e culturale.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	25.1.2011
Esito della votazione finale	+: 36 -: 0 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hella Ranner, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Petra Kammerevert, Guido Milana, Dominique Riquet, Peter van Dalen, Janusz Władysław Zemke