



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

**2011/0300(COD)**

4.6.2012

## **PARERE**

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee che abroga la decisione n. 1364/2006/CE  
(COM(2011)0658 – C7-0371/2011 – 2011/0300(COD))

Relatore per parere: Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

PA\_Legam

## BREVE MOTIVAZIONE

### Introduzione

È necessario un notevole impegno per modernizzare e ampliare non soltanto i trasporti, ma anche le infrastrutture energetiche dell'Europa al fine di conseguire gli obiettivi in materia di competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento della politica energetica dell'Unione<sup>1</sup> nonché completare il mercato interno dell'energia a vantaggio del settore dei trasporti dell'UE. La proposta della Commissione è specificamente intesa a definire le procedure appropriate e le norme per adempiere a tale impegno.

Già nel 2010<sup>2</sup> la Commissione aveva auspicato una nuova politica dell'UE in materia di infrastrutture energetiche al fine di coordinare e ottimizzare lo sviluppo della rete, evidenziando la necessità di sostituire l'attuale politica in materia di reti transeuropee dell'energia (RTE-E) con un quadro normativo più efficace, senza dimenticare la solidarietà fra Stati membri.

Nel giugno 2011 la Commissione ha adottato una comunicazione sul prossimo quadro finanziario pluriennale (2014-2020)<sup>3</sup> che propone la creazione di un "meccanismo per collegare l'Europa" finalizzato al completamento delle infrastrutture prioritarie nei settori dell'energia, dei trasporti e del digitale con un finanziamento unico di 40 miliardi di EUR, di cui 9,1 miliardi di EUR destinati all'energia.

Per quanto concerne l'ambito di responsabilità della commissione TRAN, occorre sottolineare l'utilità di creare sinergie in sede di realizzazione dei progetti di infrastrutture dei trasporti (tramite la rete transeuropea di trasporto) e di infrastrutture energetiche dell'UE, al fine di coordinare – ove possibile – i progetti relativi alle infrastrutture dei trasporti e quelli relativi alle infrastrutture energetiche e di razionalizzare le procedure amministrative e ambientali e l'iter di autorizzazione di corridoi energetici e di trasporto comuni.

Altri aspetti connessi ai trasporti all'interno della proposta riguardano le modalità di trasporto di petrolio, gas ed elettricità verso l'UE e al suo interno: sono essenzialmente il petrolio e il gas a essere trasportati anche via nave, su gomma o su rotaia ed è qui che un cambiamento della politica dei trasporti può fare la differenza.

L'80% del petrolio greggio d'importazione viene trasportato nell'UE da petroliere. Un aspetto importante della rete interna dell'UE per il trasporto del petrolio è costituito dal fatto che la parte occidentale è collegata tramite oleodotti ai principali porti europei, mentre la maggior parte delle raffinerie dell'Europa centrale e orientale (UE-12) viene rifornita dalla Russia tramite l'oleodotto Druzhba (circa 60 milioni di tonnellate all'anno) ed esistono pochi collegamenti fra le reti dell'Europa occidentale e orientale. Ciò è dovuto al fatto che le infrastrutture degli oleodotti dell'Europa orientale sono state concepite e realizzate durante il periodo della guerra fredda. Inoltre nei paesi in questione, a differenza dell'UE-15, si prevede che la domanda di petrolio aumenti del 7,8% fra il 2010 e il 2020 e, complessivamente, il

---

<sup>1</sup> Conclusioni del Consiglio europeo del 4 febbraio 2011.

<sup>2</sup> Cfr. COM(2010)0677.

<sup>3</sup> Cfr. COM(2011)0500/I def. e COM(2011)0500/II def. (schede tematiche).

petrolio continuerà a essere una parte importante del mix energetico dell'UE oltre il 2020. Ciò rende ancora più urgente sviluppare le infrastrutture degli oleodotti, in modo da garantire la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Europa centrale e orientale.

Il trasporto del petrolio comporta notevoli rischi ambientali. In caso di interruzioni di approvvigionamento dell'oleodotto Druzhba, le scarse opzioni alternative di approvvigionamento comporterebbero un drastico aumento del traffico di petroliere nel Mar Baltico, una regione sensibile sotto il profilo ambientale, nel Mar Nero e negli Stretti Turchi, creando grande preoccupazione per il potenziale pericolo di incidenti e sversamenti di petrolio. Ogni mese da 3 500 a 5 000 navi attraversano le acque del Mar Baltico. Si tratta, per una percentuale che può arrivare al 25%, di navi petroliere che trasportano circa 170 milioni di tonnellate di petrolio l'anno. Ridimensionando il traffico di petroliere non si otterrebbe soltanto una riduzione del rischio di sversamento di petrolio, ma anche delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di NO<sub>x</sub>.

Anche il gas naturale svolge un ruolo importante, in ambito energetico, per i trasporti nell'UE, trattandosi di una fonte energetica sostenibile e a basse emissioni da cui si ricava energia pulita per la produzione di energia elettrica (soprattutto la cogenerazione di energia elettrica e termica), che potrebbe essere facilmente trasferita al fine di soddisfare il fabbisogno energetico dei trasporti. In maniera diretta, se usato come combustibile, può soddisfare gli obiettivi in materia di "trasporto pulito" (gas naturale compresso e liquefatto – GNL e GNC). Allo stesso tempo, l'UE dipende fortemente dalle importazioni di gas naturale, che a loro volta dipendono largamente dalle infrastrutture.

Si potrebbe provvedere alla crescente domanda di energia tramite un maggiore ricorso al GNL e al GNC e, di conseguenza, facendo un uso migliore e più efficiente delle reti di infrastrutture energetiche esistenti e di quelle pianificate.

Per poter completare il mercato interno del gas, l'UE dovrebbe dotarsi di infrastrutture adeguate per il gas naturale. Occorre sviluppare nuove capacità di trasmissione per l'approvvigionamento, interconnessioni fra gli Stati membri nonché nuovi impianti di stoccaggio e rigassificazione. È necessario intervenire per affrontare le carenze esistenti in termini di investimenti, potenziando e sviluppando nel contempo le reti di trasmissione nazionale. I nuovi orientamenti dovrebbero riguardare anche la questione delle isole energetiche e delle interconnessioni mancanti fra i mercati nazionali del gas naturale, riscontrabili in zone come la regione Baltica e l'Europa centrale e orientale.

## **Suggerimenti**

Sulla base di quanto suesposto, si propone di privilegiare le seguenti azioni:

- 1) favorire le sinergie fra i progetti infrastrutturali dell'UE nei settori dei trasporti e dell'energia, incoraggiando fra l'altro le autorità competenti a concedere autorizzazioni congiunte anche in ambito ambientale;
- 2) sviluppare ulteriormente la rete di oleodotti esistente nell'UE, onde migliorare la connessione fra l'UE-12 e l'UE-15 e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di petrolio nell'UE-12;

- 3) ridurre il rischio potenziale di disastri ambientali causati dal traffico di petroliere;
- 4) promuovere il ruolo dei terminal regionali per il GNL, prestando particolare attenzione al rifornimento via nave e al trasporto su rotaia e su gomma;
- 5) promuovere il ruolo del gas naturale in quanto fonte energetica sostenibile;
- 6) perseguire l'integrazione dei mercati e porre fine all'isolamento dei mercati energetici;
- 7) sostenere l'obiettivo dell'UE di dotarsi di reti di trasmissione nazionali solide e flessibili.

## EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

### Emendamento 1

#### Proposta di regolamento Considerando 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 bis) In virtù delle condizioni geomorfologiche e dell'ubicazione delle regioni ultraperiferiche, è opportuno tener conto della sfida rappresentata dalla loro indipendenza energetica e dal loro approvvigionamento di energia, soprattutto in sede di definizione di progetti di interesse comune, dal momento che la loro ubicazione offre condizioni ideali per lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili, che è la premessa fondamentale per il perseguimento degli obiettivi energetici e climatici dell'Unione.***

### Emendamento 2

#### Proposta di regolamento Considerando 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(5) Dalla valutazione del quadro attuale

(5) Dalla valutazione del quadro attuale

delle RTE-E è emerso chiaramente che questa politica, pur apportando un contributo positivo ai progetti selezionati dando loro visibilità politica, risente della mancanza di visione generale, approfondimento e flessibilità per colmare i divari infrastrutturali individuati.

delle RTE-E è emerso chiaramente che questa politica, pur apportando un contributo positivo ai progetti selezionati dando loro visibilità politica, risente della mancanza di visione generale, approfondimento e flessibilità per colmare i divari infrastrutturali individuati; ***a tale proposito è importante individuare eventuali carenze future nella domanda e nell'offerta di energia.***

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di regolamento Considerando 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(7 bis) La rete interna di oleodotti dell'Unione necessita di una maggiore integrazione fra la parte occidentale e quella orientale al fine di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento in tutto il territorio dell'Unione.***

### **Emendamento 4**

#### **Proposta di regolamento Considerando 7 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(7 ter) La rete interna di oleodotti dell'Unione necessita di una maggiore integrazione fra le parti occidentale, orientale e sudorientale al fine di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento in tutto il territorio dell'Unione.***

## **Emendamento 5**

### **Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(8 bis) Ridurre l'uso di modalità rischiose di trasporto del petrolio, quali le petroliere, contribuisce notevolmente alla riduzione del rischio ambientale associato al trasporto di petrolio.***

## **Emendamento 6**

### **Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(10 bis) Onde garantire la stabilità della tensione e della frequenza, è opportuno prestare particolare attenzione alla stabilità delle reti elettriche europee nel contesto delle mutevoli condizioni causate dalla crescente alimentazione con energie rinnovabili volatili. Occorre compiere ulteriori sforzi di ricerca per compensare le fluttuazioni che caratterizzano la produzione di elettricità da fonti rinnovabili avvalendosi di reti intelligenti, capacità di stoccaggio e mix energetici intelligenti.***

## **Emendamento 7**

### **Proposta di regolamento Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(14 bis) La connessione del potenziale offshore alla rete dell'Unione riveste una particolare importanza. L'integrazione del potenziale offshore del Mare del Nord, del***

*Mar Baltico e del Mar Nero è indispensabile allo sviluppo del mercato interno dell'energia dell'Unione.*

## **Emendamento 8**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17 bis) Per far fronte alla crescente domanda di energia elettrica entro il 2020, che sarà due volte superiore a quella del gas, è opportuno che i finanziamenti dell'Unione a favore di progetti nel settore dell'elettricità siano assegnati in modo tale da garantire la disponibilità di risorse finanziarie sufficienti, conformemente alla politica energetica di lungo periodo dell'Unione, in particolare per quanto riguarda i progetti nel settore dell'elettrificazione dei trasporti.*

## **Emendamento 9**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 18 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(18 bis) È opportuno promuovere la cooperazione mediante progetti orizzontali nel settore dell'energia e dei trasporti, allo scopo di creare sinergie ad elevato valore aggiunto dell'Unione.*

## **Emendamento 10**

### **Proposta di regolamento Considerando 19 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(19 bis) Occorre coordinare la pianificazione e l'attuazione dei progetti dell'Unione in materia di infrastrutture energetiche e dei trasporti in modo da creare sinergie ove ciò risulti vantaggioso dal punto di vista economico, tecnico e ambientale e tenendo debitamente conto dei pertinenti aspetti di sicurezza.***

## **Emendamento 11**

### **Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(20 bis) È opportuno che la realizzazione di reti infrastrutturali energetiche non porti in alcun caso pregiudizio al patrimonio europeo (artistico, culturale, turistico, ambientale), come inteso nella risoluzione del Parlamento europeo, del 27 settembre 2011, sull'Europa, prima destinazione turistica mondiale – un nuovo quadro politico per il turismo europeo<sup>1</sup>, ovvero "la Commissione europea e gli Stati membri s'impegnano ad adottare tutte le misure opportune per salvaguardare il patrimonio e i beni europei per le future generazioni".***

---

<sup>1</sup>Testi approvati, P7\_TA(2011)0407.

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento Considerando 21 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(21 bis) È opportuno che le autorità competenti valutino la possibilità di concedere autorizzazioni congiunte ai progetti di interesse comune che creano sinergie fra i progetti dell'Unione in materia di infrastrutture energetiche e dei trasporti.***

## **Emendamento 13**

### **Proposta di regolamento Considerando 21 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(21 ter) Nella pianificazione delle diverse reti transeuropee si dovrebbe prediligere l'integrazione tra reti di trasporto, reti di comunicazione e reti energetiche, onde garantire il massimo risparmio di territorio possibile e favorire sempre, ove possibile, il riutilizzo dei tracciati esistenti e/o dismessi, onde ridurre al minimo l'impatto socio-economico, ambientale e finanziario.***

## **Emendamento 14**

### **Proposta di regolamento Considerando 24 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(24 bis) Poiché si fa riferimento a progetti transfrontalieri, è necessario garantire termini adeguati per la consultazione pubblica in tutti gli Stati membri***

*interessati, tenendo conto, tra l'altro, della necessità di avere a disposizione tutte le informazioni fondamentali nelle lingue degli Stati membri interessati e prendendo in considerazione i vari procedimenti nei diversi Stati membri, al fine di garantire la piena partecipazione di tutti gli attori coinvolti (cittadini interessati, comuni, regioni ecc.).*

#### *Motivazione*

*Così come avviene nel settore dei trasporti, la dimensione transfrontaliera di molte infrastrutture energetiche rappresenta una sfida aggiuntiva per quanto concerne i procedimenti di consultazione pubblica. Al fine di superare queste difficoltà e ottenere un maggiore grado di accettazione dei progetti, senza rimandare l'attuazione delle misure urgenti, è opportuno stabilire termini adeguati per le consultazioni, che tengano conto delle ovvie esigenze derivanti dall'impiego di lingue e procedimenti diversi in ogni Stato membro.*

#### **Emendamento 15**

##### **Proposta di regolamento Considerando 25 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(25 bis) La pianificazione e la definizione delle infrastrutture energetiche, specie in riferimento alle reti di trasporto, non dovrebbe prevedere il transito di convogli che trasportano idrocarburi dentro o in prossimità dei centri abitati, onde evitare ogni possibile pericolo per la sicurezza degli abitanti.*

#### **Emendamento 16**

##### **Proposta di regolamento Considerando 29**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(29) Il programma energetico europeo per la ripresa (EEPR) ha dimostrato il valore

(29) Il programma energetico europeo per la ripresa (EEPR) ha dimostrato il valore

aggiunto che deriva dall'incentivazione di finanziamenti privati tramite un sostegno finanziario significativo da parte dell'Unione per consentire l'attuazione di progetti di portata europea. Il Consiglio europeo del 4 febbraio 2011 ha riconosciuto che alcuni progetti di infrastruttura energetica possono richiedere finanziamenti pubblici limitati per mobilitare i finanziamenti privati. Alla luce della crisi economica e finanziaria e dei vincoli di bilancio, è necessario predisporre un sostegno mirato, tramite l'uso *sia* di sovvenzioni *sia* di strumenti finanziari, nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale che attirerà nuovi investitori nei corridoi e nelle aree prioritarie dell'infrastruttura energetica, mantenendo al contempo al minimo il contributo del bilancio dell'Unione europea.

aggiunto che deriva dall'incentivazione di finanziamenti privati tramite un sostegno finanziario significativo da parte dell'Unione per consentire l'attuazione di progetti di portata europea. Il Consiglio europeo del 4 febbraio 2011 ha riconosciuto che alcuni progetti di infrastruttura energetica possono richiedere finanziamenti pubblici limitati per mobilitare i finanziamenti privati. Alla luce della crisi economica e finanziaria e dei vincoli di bilancio, è necessario predisporre un sostegno mirato, tramite l'uso di sovvenzioni, strumenti finanziari *e garanzie statali*, nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale che attirerà nuovi investitori nei corridoi e nelle aree prioritarie dell'infrastruttura energetica, mantenendo al contempo al minimo il contributo del bilancio dell'Unione europea.

## Emendamento 17

### Proposta di regolamento Considerando 30

#### *Testo della Commissione*

(30) I progetti di interesse comune nei settori dell'elettricità, del gas e dell'anidride carbonica devono essere ammissibili per beneficiare dell'assistenza finanziaria dell'Unione per gli studi e, in determinate condizioni, per i lavori nell'ambito del regolamento proposto concernente un meccanismo per collegare l'Europa (regolamento CEF), sotto forma di sovvenzioni o sotto forma di strumenti finanziari innovativi. Ciò assicurerà l'erogazione di un sostegno personalizzato ai progetti di interesse comune, non ammissibili nell'ambito del quadro normativo vigente e delle condizioni di mercato esistenti. Tale assistenza finanziaria deve garantire le sinergie

#### *Emendamento*

(30) I progetti di interesse comune nei settori dell'elettricità, del gas e dell'anidride carbonica *così come lo sviluppo e la realizzazione di infrastrutture energetiche al fine di ridurre le emissioni di CO2 del settore dei trasporti* devono essere ammissibili per beneficiare dell'assistenza finanziaria dell'Unione per gli studi e, in determinate condizioni, per i lavori nell'ambito del regolamento proposto concernente un meccanismo per collegare l'Europa (regolamento CEF), sotto forma di sovvenzioni o sotto forma di strumenti finanziari innovativi. Ciò assicurerà l'erogazione di un sostegno personalizzato ai progetti di interesse comune, non ammissibili nell'ambito del quadro

necessarie con il finanziamento derivante da strumenti appartenenti ad altre politiche dell'Unione. In particolare, il meccanismo per collegare l'Europa finanziaria infrastrutture energetiche di rilevanza europea, mentre i fondi strutturali finanzieranno le reti intelligenti di distribuzione dell'energia di importanza locale o regionale. Le due fonti di finanziamento si integreranno pertanto reciprocamente.

normativo vigente e delle condizioni di mercato esistenti. Tale assistenza finanziaria deve garantire le sinergie necessarie con il finanziamento derivante da strumenti appartenenti ad altre politiche dell'Unione. In particolare, il meccanismo per collegare l'Europa finanziaria infrastrutture energetiche di rilevanza europea, mentre i fondi strutturali finanzieranno le reti intelligenti di distribuzione dell'energia di importanza locale o regionale. Le due fonti di finanziamento si integreranno pertanto reciprocamente.

### *Motivazione*

*Conformemente a quanto indicato nel Libro bianco sui trasporti, la riduzione delle emissioni di CO2 nel settore dei trasporti è uno degli obiettivi dell'UE. Al fine di conseguire tale obiettivo è necessario disporre di assistenza finanziaria per lo sviluppo e la realizzazione di infrastrutture energetiche nel campo dell'elettricità, dell'idrogeno e di altre fonti di energia, che contribuiscano alla riduzione delle emissioni sia negli agglomerati urbani che lungo le reti di trasporto a lunga distanza.*

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera c – trattino 6 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***- creazione della possibilità di utilizzare in misura molto maggiore apparecchi elettrici a basse emissioni di CO2, come i veicoli elettrici, attraverso tecniche avanzate e interventi sul mercato;***

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(d) riguardo ai progetti sul trasporto di

(d) riguardo ai progetti sul trasporto di

petrolio che rientrano nelle categorie di cui al punto 3 dell'allegato II, il progetto deve contribuire in misura significativa ai seguenti tre criteri specifici:

- sicurezza dell'approvvigionamento riducendo la dipendenza da un'unica fonte o rotta di approvvigionamento;
- uso efficiente e sostenibile delle risorse tramite l'attenuazione dei rischi ambientali;
- interoperabilità;

petrolio che rientrano nelle categorie di cui al punto 3 dell'allegato II, il progetto deve contribuire in misura significativa ai seguenti tre criteri specifici:

- sicurezza dell'approvvigionamento riducendo la dipendenza da un'unica fonte o rotta di approvvigionamento **e raggiungendo una maggiore connettività;**
- uso efficiente e sostenibile delle risorse tramite l'attenuazione dei rischi ambientali, **segnatamente riducendo l'uso di modalità rischiose di trasporto del petrolio, quali le petroliere;**
- interoperabilità;

## **Emendamento 20**

### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1**

#### *Testo della Commissione*

1. Quando un progetto di interesse comune incontra notevoli difficoltà di attuazione, la Commissione può nominare un coordinatore europeo per un periodo massimo di un anno, rinnovabile due volte.

#### *Emendamento*

1. Quando un progetto di interesse comune incontra notevoli difficoltà di attuazione, **qualora le autorità nazionali o gli enti locali o regionali non pervengano per tempo a un'intesa**, la Commissione può nominare un coordinatore europeo per un periodo massimo di un anno, rinnovabile due volte.

## **Emendamento 21**

### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 3**

#### *Testo della Commissione*

3. Il coordinatore europeo viene scelto sulla base della sua esperienza in relazione ai compiti specifici assegnatigli per il o i progetti pertinenti.

#### *Emendamento*

3. Il coordinatore europeo viene scelto sulla base della sua esperienza in relazione ai compiti specifici assegnatigli per il o i progetti pertinenti. **Prima della nomina il**

*coordinatore europeo o i candidati a tale funzione sono ascoltati dalla commissione competente del Parlamento europeo.*

## **Emendamento 22**

### **Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 1**

#### *Testo della Commissione*

Con l'obiettivo di rispettare i limiti di tempo stabiliti nell'Articolo 11 e di ridurre l'onere amministrativo per il completamento dei progetti di interesse comune, gli Stati membri, entro **nove** mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, adottano le misure necessarie a semplificare le procedure di valutazione ambientale. Tali misure si applicano fatti salvi gli obblighi derivanti dalla legislazione dell'Unione.

#### *Emendamento*

Con l'obiettivo di rispettare i limiti di tempo stabiliti nell'articolo 11 e di ridurre l'onere amministrativo per il completamento dei progetti di interesse comune, gli Stati membri, entro **dodici** mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, adottano le misure necessarie a semplificare le procedure di valutazione ambientale. Tali misure si applicano fatti salvi gli obblighi derivanti dalla legislazione dell'Unione.

## **Emendamento 23**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 5**

#### *Testo della Commissione*

5. Per i progetti che interessano due o più Stati membri, le consultazioni pubbliche a norma del paragrafo 4 condotte in ciascuno degli Stati membri interessati vengono svolte entro al massimo **due** mesi dalla data di inizio della prima consultazione pubblica in uno di questi Stati membri.

#### *Emendamento*

5. Per i progetti che interessano due o più Stati membri, le consultazioni pubbliche a norma del paragrafo 4 condotte in ciascuno degli Stati membri interessati vengono svolte entro al massimo **quattro** mesi dalla data di inizio della prima consultazione pubblica in uno di questi Stati membri.  
***Tali consultazioni vengono svolte nelle lingue ufficiali degli Stati membri interessati.***

#### *Motivazione*

*Come nel settore dei trasporti, la dimensione transfrontaliera di molte infrastrutture*

*energetiche rappresenta una sfida aggiuntiva quando i progetti sono soggetti a consultazione pubblica. Per conseguire una maggiore accettazione dei progetti senza differire interventi urgenti, occorre prevedere termini adeguati per la consultazione su progetti transfrontalieri.*

## **Emendamento 24**

### **Proposta di regolamento Articolo 17 – parte introduttiva**

#### *Testo della Commissione*

La Commissione istituisce una piattaforma per la trasparenza delle infrastrutture facilmente accessibile al grande pubblico. Questa piattaforma contiene le seguenti informazioni:

#### *Emendamento*

La Commissione istituisce ***in rete, in tutte le lingue ufficiali dell'UE***, una piattaforma per la trasparenza delle infrastrutture facilmente accessibile al grande pubblico. Questa piattaforma contiene le seguenti informazioni:

## **Emendamento 25**

### **Proposta di regolamento Articolo 17 – lettera c bis (nuova)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(c bis) informazioni sull'elenco aggiornato dei progetti di interesse comune;***

## **Emendamento 26**

### **Proposta di regolamento Articolo 17 – lettera c ter (nuova)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(c ter) informazioni sulle attività dei gruppi regionali, corredate di link verso le attività di tali gruppi.***

## **Emendamento 27**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato I – parte 4 – punto -10 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-10) Rete di infrastrutture per l'approvvigionamento energetico al fine di decarbonizzare i trasporti:***

***sviluppo e realizzazione di reti infrastrutturali per l'approvvigionamento energetico che contribuiscano alla riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti (idrogeno, auto elettriche, stazioni di cambio batterie) sia negli agglomerati urbani che lungo i corridoi di traffico.***

***Stati membri interessati: tutti.***

*Motivazione*

*È importante che nell'ambito degli orientamenti relativi alle reti transeuropee dell'energia ci si occupi anche della creazione e realizzazione di infrastrutture per l'approvvigionamento energetico che contribuiscano a ridurre le emissioni di CO2 del settore dei trasporti. Ne sono validi esempi le stazioni per la ricarica dell'idrogeno o il sistema per il cambio delle batterie, un progetto innovativo che ha recentemente beneficiato dei finanziamenti previsti relativamente alle RTE-T (Greening European Transportation Infrastructure for Electric Vehicles).*

## **Emendamento 28**

### **Proposta di regolamento**

**Allegato II – punto 1 – lettera e bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(e bis) infrastrutture per l'approvvigionamento energetico dei veicoli elettrici e ibridi;***

## **Emendamento 29**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato II – punto 1 – lettera e ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(e ter) impianti portuali che permettano di assicurare l'approvvigionamento energetico delle navi all'ormeggio attraverso l'elettricità prodotta a terra anziché ricorrendo a quella prodotta dai motori di bordo;***

**Emendamento 30**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato III – parte 1 – punto 1 – comma 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Ogni gruppo pubblica gli ordini del giorno e i verbali delle sue riunioni su Internet.***

**Emendamento 31**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato IV – punto 4 – lettera f bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(f bis) creazione della possibilità di utilizzare in misura molto maggiore apparecchi elettrici a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, come i veicoli elettrici, attraverso tecniche avanzate e interventi sul mercato.***

## Emendamento 32

### Proposta di regolamento

#### Allegato IV – punto 5 – lettera c

##### *Testo della Commissione*

(c) L'utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse viene valutato stimando in che misura il progetto utilizza l'infrastruttura già esistente e contribuisce a ridurre al minimo l'onere e i rischi per l'ambiente e i cambiamenti climatici.

##### *Emendamento*

(c) L'utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse viene valutato stimando in che misura il progetto utilizza l'infrastruttura già esistente e contribuisce a ridurre al minimo l'onere e i rischi per l'ambiente e i cambiamenti climatici, ***ad esempio sostituendo le modalità rischiose di trasporto, quali le petroliere, con modi di trasporto meno rischiosi.***

## Emendamento 33

### Proposta di regolamento

#### Allegato VI – punto 3 – lettera d bis (nuova)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

***(d bis) possibilità di presentare reclami o ricorsi alle autorità competenti.***

##### *Motivazione*

*Ai fini di una maggiore legittimità e accettazione dei progetti, è importante indicare le possibili vie di ricorso e le autorità competenti.*

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Infrastrutture energetiche transeuropee e abrogazione della decisione n. 1364/2006/CE
<b>Riferimenti</b>	COM(2011)0658 – C7-0371/2011 – 2011/0300(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ITRE 15.11.2011
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	TRAN 15.11.2011
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz 24.1.2012
<b>Esame in commissione</b>	27.3.2012
<b>Approvazione</b>	8.5.2012
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 41 –: 0 0: 1
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Philippe De Backer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Spyros Danellis, Michel Dantin, Eider Gardiazábal Rubial, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
<b>Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Janusz Wojciechowski