



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2011/0177(APP)

20.9.2012

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per i bilanci

sulla relazione interlocutoria presentata al fine di favorire il buon esito della procedura di approvazione del quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020
(COM(2011)0398 – 2011/0177(APP))

Relatore per parere: Brian Simpson

PA_NonLeg_Interim

SUGGERIMENTI

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

- A. considerando che gli 8 miliardi di EUR destinati alla realizzazione della rete di trasporto transeuropea (TEN-T) per periodo di programmazione 2007-2013 si sono dimostrati largamente insufficienti e che sono necessarie risorse supplementari per completare la rete e promuovere la crescita, la creazione di posti di lavoro e la competitività nell'UE;
1. sottolinea il ruolo determinante del settore dei trasporti dell'UE quale colonna portante del mercato interno e base per la libera circolazione delle persone e delle merci, nonché per la coesione economica, sociale e territoriale; rileva che il settore dei trasporti produce il 6,3% del PIL dell'UE e occupa circa 13 milioni di persone;
 2. ricorda le enormi sfide finanziarie e tecnologiche cui è confrontato il settore dei trasporti in fatto di miglioramento delle prestazioni, della competitività e delle reti dal punto di vista ambientale;
 3. sottolinea che sono necessari investimenti ingenti per conseguire l'obiettivo chiave dell'UE, ovvero ridurre entro il 2050 le emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti del 60% rispetto ai livelli del 1990, sostenere modi di trasporto più sostenibili, favorire il trasporto multimodale e promuovere una mobilità urbana sostenibile, sulla base della sicurezza dei trasporti e dei principi di sicurezza e accessibilità;
 4. sottolinea le ineguaglianze che caratterizzano lo sviluppo dell'infrastruttura dei trasporti nei vari Stati membri e l'importanza di sviluppare l'infrastruttura dei trasporti nei nuovi Stati membri, e chiede alla Commissione e agli Stati membri di impegnarsi a creare uno spazio europeo dei trasporti unico e sviluppato in maniera uniforme;
 5. sottolinea che la dotazione complessiva per gli investimenti nei trasporti di cui al prossimo Quadro finanziario pluriennale (QFP) sarà di fondamentale importanza per la realizzazione della TEN-T, così come per la ricerca nel settore dei trasporti, onde garantire che l'Unione conservi il ruolo di leader industriale nel campo della tecnologia sostenibile e innovativa dei trasporti; chiede pertanto agli Stati membri di appoggiare la proposta della Commissione;
 6. sottolinea l'importanza vitale dei trasporti e della mobilità per il mercato interno europeo e insiste pertanto sul fatto che l'Unione debba aumentare in misura significativa, anziché ridurli, gli investimenti mirati nell'infrastruttura TEN-T e nella ricerca nel campo dei trasporti, in quanto possono contribuire significativamente e direttamente al superamento delle difficoltà economiche, stimolando la competitività, la crescita economica e l'occupazione nell'UE;
 7. accoglie con favore la proposta della Commissione sul meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility - CEF) che suggerisce di incrementare gli importi finanziari a gestione centralizzata destinati alla TEN-T, e ritiene che tali importi siano dati realistici ed equivalenti al minimo necessario; ritiene che l'importo ideale per ottenere un effetto leva

nel settore dei trasporti debba costituire almeno il 10% del fabbisogno stimato (500 miliardi di EUR per la TEN-T fino al 2020); reputa altresì che, qualora il Consiglio decidesse di ridurre considerevolmente la dotazione finanziaria, sia necessario svolgere anche un significativo riesame dell'elenco dei progetti nel settore dei trasporti individuati in via preliminare di cui all'allegato al CEF;

8. insiste sul fatto che non fanno parte del QFP questioni quali la distribuzione della dotazione finanziaria del CEF tra i vari settori, il volume utilizzato per gli strumenti finanziari o le modalità di trasferimento dal Fondo di coesione per l'infrastruttura dei trasporti al CEF, in quanto rientrano nella procedura legislativa ordinaria relativa al CEF;
9. prende atto dell'intenzione della Commissione di incrementare l'uso di strumenti finanziari innovativi, quali i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, nel settore dei trasporti; ritiene che essi conferiscano un effetto leva al bilancio dell'UE, attirando in questo modo altri investitori nei progetti di interesse comune che sono validi sotto il profilo commerciale, ma che non ricevono finanziamenti sufficienti dal mercato; sottolinea che tale aspetto potrebbe accelerare il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti a valore aggiunto europeo
10. invita la Commissione a garantire il coordinamento tra il CEF e le altre fonti di finanziamento disponibili per la TEN-T, in particolare il Fondo di coesione e il programma Orizzonte 2020;
11. sottolinea che i 10 miliardi di EUR supplementari del Fondo di coesione devono essere gestiti centralmente nel quadro del CEF, al fine di apportare un evidente valore aggiunto dell'UE per quanto concerne i progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti in materia di TEN-T, specialmente nei paesi che beneficiano del Fondo di coesione; attira l'attenzione su una recente relazione della Corte dei conti europea¹, secondo cui il finanziamento proveniente dal Fondo di coesione e dai Fondi strutturali non è sempre utilizzato in maniera ugualmente efficace; ritiene che sia necessario prestare particolare attenzione alle difficoltà che potrebbero incontrare alcuni Stati membri in merito all'ingegneria della progettazione e all'equilibrio geografico nella distribuzione dei progetti; sottolinea che la decisione della Commissione deve essere basata sul principio di investire il denaro all'interno del territorio di un paese beneficiario nel quadro del progetto TEN-T approvato, come specificato nell'allegato 1 del CEF, e che in nessun caso la gestione centrale dei 10 miliardi di EUR supplementari del Fondo di coesione impedisce o limita la partecipazione dei paesi beneficiari del Fondo di coesione alla realizzazione e al finanziamento dei progetti nel settore dei trasporti attraverso il CEF, in aggiunta ai 10 miliardi di EUR provenienti dal Fondo di coesione;
12. insiste affinché il QFP 2014-2020 apporti una maggiore flessibilità di bilancio all'interno delle rubriche e a livello trasversale; sottolinea pertanto che il CEF e la politica di coesione devono rimanere sotto una rubrica comune ed è contrario al concetto di sottorubriche;
13. rileva la necessità di incentivi più efficaci per la realizzazione di progetti, come ad

¹ L'uso dei Fondi strutturali e del Fondo di coesione per cofinanziare infrastrutture di trasporto nei porti marittimi costituisce un investimento efficace?, Relazione speciale n. 4/2012.

esempio il ricorso al principio "use it or lose it", che garantisce una migliore attuazione dei progetti;

14. sottolinea che è necessario mantenere un legame realistico tra il numero di progetti individuati in via preliminare nell'allegato della proposta di regolamento che istituisce il CEF e gli importi finanziari destinati al CEF nel prossimo QFP;
15. sottolinea che conformemente al raggiungimento degli obiettivi di crescita sostenibile dell'UE, occorre garantire fondi sufficienti alle priorità orizzontali del CEF, ovvero per il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e il progetto sulla gestione del traffico aereo (ATM) del cielo unico europeo (SESAR), per i quali l'investimento costante è fondamentale per promuovere l'interoperabilità, rendendo la rete dei trasporti dell'UE più efficiente, competitiva e sicura.
16. sottolinea l'importanza di finanziare nel loro insieme importanti programmi di sviluppo tecnologico – l'iniziativa per il Monitoraggio globale per l'ambiente e la sicurezza (GMES), il Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS), il Sistema di navigazione satellitare globale Galileo (GNSS), e rileva che è necessario continuare a finanziare il programma GMES nell'ambito del QFP, in considerazione del suo contributo allo sviluppo sostenibile e alla sicurezza nel settore dei trasporti;
17. ricorda la notevole importanza strategica del progetto Galileo per l'UE, da cui traggono maggiormente beneficio la tecnologia GNSS e la realizzazione pratica delle applicazioni ITS; insiste sul fatto che è necessario assicurare finanziamenti adeguati al progetto Galileo, ma non a discapito della dotazione del progetto TEN-T;
18. riconosce il fatto che il Fondo di coesione e il Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR) sono fonti importanti per il finanziamento dei trasporti UE; sottolinea, a tale proposito, l'importanza di assicurare una maggiore integrazione degli obiettivi UE 2020 nei Fondi strutturali dell'UE, affinché siano orientati verso una mobilità intelligente e sostenibile;
19. rileva il successo del programma Marco Polo che, in linea con la transizione a un'economia a basse emissioni di carbonio, mira a trasferire le merci dal trasporto stradale ad altri modi di trasporto, e del programma NAIADES, il programma d'azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne, e ritiene che tali progetti debbano disporre di finanziamenti adeguati nel prossimo esercizio finanziario;
20. rammenta che il turismo è una nuova competenza dell'Unione ai sensi del trattato di Lisbona e sottolinea, pertanto, che anche il turismo deve essere collocato nel prossimo QFP; sottolinea l'importante contributo del turismo all'economia dell'Unione e il fatto che in alcune regioni esso costituisce la principale attività economica; reputa che la strategia europea per il turismo debba essere sostenuta con finanziamenti adeguati nel prossimo esercizio;
21. accoglie con favore, a questo proposito, la proposta della Commissione Europea che istituisce un programma per la competitività delle imprese e le piccole e le medie imprese (COSME 2014- 2020); sottolinea, in particolare, che le dotazioni di 131 milioni di EUR previste nello specifico per la competitività delle imprese nel settore del turismo debbano

essere fortemente sostenute;

22. rammenta che nel prossimo QFP è necessario tenere conto della politica marittima integrata, mediante uno strumento adeguato e a lungo termine per il suo sostegno finanziario;
23. sottolinea l'attività fondamentale delle agenzie del settore trasporti nel sostenere gli obiettivi dell'UE in termini di sicurezza e interoperabilità, e la necessità di coniugare le loro responsabilità con adeguate risorse di bilancio.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	18.9.2012
Esito della votazione finale	+: 37 -: 1 0: 5
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Spyros Danellis, Zita Gurmai, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Isabella Lövin