



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2012/2092(BUD)

7.9.2012

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per i bilanci

sul progetto di bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio
finanziario 2012 - tutte le sezioni
(C7-0300/2012 – 2092/2002(BUD))

Relatore per parere: Gesine Meissner

PA_NonLeg

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:

1. evidenzia che la politica europea dei trasporti è essenziale ai fini dello sviluppo sostenibile, che rientra fra le priorità della strategia Europa 2020 e comprende l'obiettivo 20-20-20 e gli obiettivi in materia di sicurezza, e per facilitare il funzionamento del mercato interno dell'Unione europea; ricorda che il settore dei trasporti contribuisce al PIL dell'Unione per il 6,3% e concorre all'occupazione con circa 13 milioni di posti di lavoro;
2. rammenta gli sforzi di risanamento del bilancio intrapresi dagli Stati membri nei bilanci nazionali; ritiene che il progetto di bilancio instauri un equilibrio adeguato e ragionevole fra l'austerità fiscale, da un lato, e la necessità di attuare i programmi dell'UE e fornire valore aggiunto all'Unione europea, dall'altro; ricorda che le politiche di austerità daranno risultati soltanto se saranno sostenute da misure a favore della crescita;
3. invita il Consiglio a garantire la disponibilità di risorse di bilancio necessarie a far fronte ai pagamenti ancora da liquidare;
4. sottolinea che il programma RTE, proprio perché consente di investire in infrastrutture europee ad alto valore aggiunto, è essenziale per aumentare la competitività dell'Unione europea nel suo insieme, rimuovendo le strozzature e costruendo infrastrutture di trasporto, nonché migliorando quelle esistenti, quali ad esempio i collegamenti ferroviari, nel mercato interno; sottolinea, in particolare, che il miglioramento e l'adeguamento dei progetti infrastrutturali esistenti contribuiscono a una maggiore efficacia degli investimenti, stimolando l'occupazione; sottolinea il ruolo del programma RTE nel contribuire a conseguire l'obiettivo in materia di adeguamento ai cambiamenti climatici, garantendo la futura sostenibilità delle reti di trasporto dell'Unione europea e raggiungendo gli obiettivi in materia di crescita economica e di coesione nonché quelli relativi al completamento del mercato interno nel settore dei trasporti; chiede un adeguato finanziamento dell'Agenzia esecutiva per le RTE, affinché sia in grado di far fronte ai lavori preparatori per l'attuazione dello strumento Connettere l'Europa;
5. sottolinea che, in tempi di forti restrizioni di bilancio, urgono soluzioni innovative per mobilitare una quota maggiore di risparmio privato e per ampliare la gamma degli strumenti finanziari disponibili per i progetti infrastrutturali, incentivando così la promozione dei progetti di partenariato pubblico-privato; chiede una rapida applicazione della fase pilota recentemente adottata dell'iniziativa relativa ai prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti; rammenta che i risultati della fase pilota sono di fondamentale importanza per attuare la fase operativa dell'iniziativa nel quadro dello strumento Connettere l'Europa, nel periodo 2014-2020;
6. sottolinea l'importanza di sviluppare l'infrastruttura di trasporto dei nuovi Stati membri al fine di istituire uno spazio unico europeo dei trasporti; chiede i finanziamenti necessari a soddisfare le accresciute esigenze dei nuovi Stati membri in termini di sviluppo dell'infrastruttura di trasporto e di connessione tra l'infrastruttura di questi Stati e quella dei paesi vicini all'Unione europea; chiede che i fabbisogni dei nuovi Stati membri in

termini di sviluppo dell'infrastruttura di trasporto siano tenuti in debita considerazione nell'esercizio finanziario 2012;

7. chiede l'interoperabilità tra tutti i modi di trasporto e un'ulteriore sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti, nonché lo sviluppo dell'infrastruttura necessaria per i veicoli elettrici; ritiene che per "decarbonizzare" il settore dei trasporti e renderlo sostenibile occorreranno innovazione, nuove tecnologie e risorse finanziarie;
8. sottolinea l'importanza di dotazioni di bilancio adeguate ai programmi volti a sostenere l'ulteriore sviluppo del cielo unico europeo, dello spazio ferroviario unico europeo, della politica marittima integrata, dei collegamenti con le vie navigabili interne, della prenotazione ed emissione di biglietti elettronici intermodali, dei carburanti alternativi, delle energie rinnovabili e della mobilità urbana; sottolinea il proprio disappunto per l'assenza di una linea di bilancio dedicata al turismo e deplora la costante riduzione degli stanziamenti di bilancio destinati alla sicurezza stradale;
9. esprime preoccupazione e delusione per la posizione adottata dal Consiglio il 24 luglio 2012 in merito al progetto di bilancio 2013, in quanto pone la Commissione a rischio di non poter rispettare gli impegni in materia di trasporti derivanti dalla legislazione dell'Unione;
10. sottolinea che gli stanziamenti di bilancio a favore delle agenzie dell'Unione europea sono lungi dall'essere interamente dedicati alle spese amministrative e anzi contribuiscono a conseguire gli obiettivi della strategia Europa 2020 e, in generale, quelli dell'Unione europea, mirando nel contempo a realizzare risparmi a livello nazionale, come stabilito dall'autorità legislativa; ricorda l'importanza di garantire, all'interno dell'Unione, il massimo livello di sicurezza nel settore dei trasporti, che l'AESA, l'AESM e l'AFE forniscono a livello europeo e che prima era gestita da 27 amministrazioni nazionali;
11. riconosce che il bilancio e le risorse umane delle agenzie dell'Unione vanno esaminati attentamente in base alla portata e all'entità dei compiti e delle responsabilità loro attribuiti, e che non tutte le agenzie possono rientrare nella stessa dotazione di bilancio; osserva che le agenzie dell'Unione non sono omogenee e che i rischi cui devono far fronte e la potenziale responsabilità associata all'esecuzione delle loro funzioni possono variare ampiamente;
12. sottolinea che, sulla base dei nuovi compiti e delle nuove responsabilità attribuite dal legislatore, la cui applicazione è prevista a partire dal 2012 e 2013, l'AESA dovrebbe essere considerata un'agenzia "con nuovi compiti" e non "a velocità di crociera", come è classificata dalla Commissione;
13. sottolinea il fatto che le attuali proposte della Commissione in materia di bilancio e di organico per il 2013 significherebbero per l'AESA un bilancio dell'Unione di livello pari a quello del 2012, comprese le entrate con destinazione specifica, la soppressione integrale dei 12 nuovi posti che l'agenzia aveva richiesto principalmente per l'esecuzione dei nuovi compiti, nonché la riduzione di due posti esistenti; segnala che nove dei 12 nuovi posti sono assegnati al fine di garantire direttamente la sicurezza del traffico aereo e degli aeroporti all'interno dell'Unione.

BREVE MOTIVAZIONE

Introduzione

Rafforzare la crescita economica e creare occupazione sono le azioni al centro dell'attività dell'Unione europea nel 2013. Il 2013 è l'ultimo anno dell'attuale periodo di programmazione e sarà necessario recuperare i ritardi in termini di pagamenti, come sempre avviene al termine delle prospettive finanziarie, in ragione dell'avvio del processo di completamento dei programmi 2007-2013. Di conseguenza, il progetto di bilancio 2013 prevede un significativo aumento degli stanziamenti di pagamento (+6,8%) per settori strategici orientati verso gli investimenti.

Per quanto riguarda gli stanziamenti di impegno, la Commissione ha proposto, a livello generale, un congelamento nominale degli stanziamenti di impegno fra il 2012 e il 2013. Tuttavia, nel caso di alcuni programmi importanti per gli obiettivi di Europa 2020, in particolare le RTE, è stato proposto un aumento.

I. Bilancio per i trasporti

Titolo 6 - Il progetto di bilancio 2013 della Commissione in materia di mobilità e trasporti contiene tutte le linee di bilancio relative alla politica dei trasporti UE. Il progetto di bilancio propone un aumento del 4,4% degli stanziamenti d'impegno (da 1 664 milioni di EUR del 2012 a 1 740 milioni nel 2013) e una diminuzione dell'1% degli stanziamenti di pagamento (che passano da 1 079 milioni di EUR del 2012 a 1 069 milioni di EUR nel 2013). La diminuzione degli stanziamenti di pagamento è dovuta principalmente al completamento di programmi pre-2006 nel 2012. Nel progetto di bilancio anche le spese amministrative hanno subito delle riduzioni.

In particolare, il relatore desidera richiamare l'attenzione sui punti seguenti:

Reti transeuropee – Trasporti (06 03)

Si tratta di una linea di bilancio essenziale per i trasporti. Nel periodo 2007-2013, le RTE si concentrano su 30 progetti prioritari. Gli stanziamenti d'impegno ammontano a 1 410 milioni di EUR, il che corrisponde all'importo necessario per finanziare la realizzazione dei progetti attualmente in corso di realizzazione. Ciò rappresenta un aumento del 6,4% rispetto al 2012, in modo da riflettere la buona attuazione globale del programma.

Gli stanziamenti di pagamento per questa rubrica diminuiscono del 3,6% e scendono a 763 milioni di EUR. Ciò è dovuto al completamento dei programmi pre-2006 nel 2012.

Attività di supporto per la politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri (06 02 03)

Nel progetto di bilancio gli stanziamenti d'impegno e quelli di pagamento di questa rubrica registrano entrambi una diminuzione (nel caso dei primi da 31 770 000 EUR nel 2012 a 25 000 000 EUR nel 2013, in quello dei secondi da 16 307 145 EUR a 15 126 157 EUR).

Programma Marco Polo II (06 02 06)

Vi è una riduzione degli stanziamenti d'impegno (del 4,5%, 60 milioni di EUR) e un aumento sostanziale degli stanziamenti di pagamento (da 24 187 314 EUR a 50 milioni di EUR).

SESAR (linee 06 03 05 e 06 06 02 03)

Nel bilancio figurano due linee distinte relative a SESAR, che rappresentano le due fonti di finanziamento per il 2007-2013: il programma quadro di ricerca e il programma RTE. In linea con la programmazione finanziaria, non vi saranno nuovi impegni del programma RTE nei confronti dell'impresa comune SESAR. Tuttavia, il finanziamento di SESAR continuerà attraverso la linea di ricerca, con pagamenti pari a 45 milioni di EUR (il 10% in più rispetto al 2012). Gli importi previsti per il progetto di bilancio sembrano soddisfacenti e mireranno essenzialmente a finanziare attività di ricerca, di sviluppo e di validazione di nuovi sistemi ATM (Air Traffic Management).

Ricerca nel settore dei trasporti (linea 06 06)

Il taglio degli stanziamenti d'impegno e di pagamento previsto nel progetto di bilancio è dovuto al completamento dei programmi pre-2006. Gli importi del progetto di bilancio (60 980 795 EUR di stanziamenti d'impegno e 60 088 742 EUR di stanziamenti di pagamento) appaiono soddisfacenti.

Agenzie

È importante che le agenzie dispongano di risorse sufficienti per svolgere i loro compiti. La strategia "Europa 2020" e la strategia della Commissione nel campo dei trasporti, definita nel Libro bianco del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti", attribuiscono alle agenzie europee per i trasporti un ruolo di pilastro centrale dell'azione europea nei prossimi anni. L'AESA, l'AESM e l'AFE sviluppano azioni e politiche che sono priorità europee e sono sostenute politicamente dall'Unione europea e dagli Stati membri. Le agenzie massimizzano l'efficienza e l'efficacia delle finanze degli Stati membri e contribuiscono a ridurre la spesa totale in uno dei settori fondamentali della politica pubblica, vicino al cittadino: la sicurezza dei trasporti. Esse forniscono a livello europeo ciò che prima era gestito da 27 amministrazioni nazionali. Si tratta di un evidente valore aggiunto europeo che il bilancio comunitario dovrebbe finanziare. Occorre inoltre sottolineare che le agenzie sviluppano attività in aree per le quali il costo della non-Europa sarebbe elevato. L'interesse pubblico e dei media verso la sicurezza dei trasporti è sostanziale e duraturo. L'attenzione dei media e politica nei confronti di incidenti aerei, navali e ferroviari lo conferma ampiamente.

Agenzia europea per la sicurezza aerea (06 02 01)

Il contributo dell'Unione europea al bilancio dell'AESA aumenterebbe da 33 296 776 EUR a 34 555 811 EUR, con un aumento del 3,8%.

Agenzia europea per la sicurezza marittima (06 02 02)

Gli importi proposti nel progetto di bilancio per l'AESM rappresentano un aumento complessivo degli stanziamenti d'impegno dell'1,2%, fino a 53 871 513 EUR. L'aumento è previsto per le misure anti-inquinamento e sarebbe coperto con una riassegnazione, principalmente dalla linea operativa RTE. Per gli stanziamenti di pagamento si registra una diminuzione a 50 191 174 EUR, pari al 9,6%.

Agenzia ferroviaria europea (06 02 08)

Il sostegno dell'Unione europea all'AFE aumenterebbe da 384 000 EUR a 24 871 400 EUR nel 2013, in stanziamenti d'impegno e di pagamento.

II. Turismo

La dotazione per il turismo rientra nel titolo 2 - Impresa. Nel progetto di bilancio il turismo non dispone di una linea specifica. La commissione TRAN ha convenuto di proseguire le due azioni preparatorie attuali sul turismo nel 2013. Per quanto riguarda il nuovo periodo di programmazione 2014-2020, il Parlamento europeo ha chiesto, nella risoluzione del 27 settembre 2011 su "Europa, prima destinazione turistica mondiale - un nuovo quadro politico per il turismo europeo", l'inclusione di un obiettivo specifico per il turismo nel programma sulla competitività e le PMI.

III. Progetti pilota e azioni preparatorie

La commissione TRAN appoggia la prosecuzione dei tre progetti esistenti. Essi sono: la promozione di prodotti del turismo europeo e transnazionale, con un'attenzione particolare al patrimonio culturale e industriale dell'Europa, turismo e accessibilità per tutti, interfaccia europea di informazione e prenotazione per tutti i modi di trasporto.

IV. Eventuali emendamenti

Il relatore riconosce gli sforzi di risanamento di bilancio intrapresi dalla maggior parte degli Stati membri a causa della crisi finanziaria e di bilancio e chiede pertanto l'adozione di un bilancio responsabile, realistico e orientato ai risultati. Il relatore sottolinea al contempo che il bilancio dell'Unione europea rappresenta un investimento orientato verso politiche che hanno un valore aggiunto europeo e sostengono la crescita economica e la creazione di posti di lavoro. L'attuale periodo di programmazione 2006-2013 sta volgendo al termine e tutti i programmi legati ai trasporti sono in corso di svolgimento. Sarà pertanto necessario recuperare in termini di pagamenti, al fine di far fronte agli obblighi contrattuali e agli impegni assunti dall'UE.

Il livello complessivo del progetto di bilancio della Commissione instaura un equilibrio adeguato e ragionevole fra l'austerità fiscale, da un lato, e la necessità di attuare le politiche comunitarie e fornire valore aggiunto europeo, dall'altro.

In particolare, il relatore presenterà emendamenti volti a continuare le tre azioni preparatorie in corso. A seconda della posizione del Consiglio nei confronti del progetto di bilancio, il relatore si riserva il diritto di ripristinare le dotazioni del progetto di bilancio in singole linee di bilancio, per tenere conto delle azioni prioritarie per il Parlamento. Si tratta in particolare di linee di bilancio in materia di RTE, SESAR, sicurezza dei trasporti, ricerca sui trasporti e diritti dei passeggeri. Occorre inoltre osservare che, nel suo progetto di bilancio, la Commissione ha già avuto un approccio rigoroso nei confronti dei bilanci delle agenzie. Eventuali tagli apportati dal Consiglio ai bilanci delle agenzie potrebbero compromettere la corretta attuazione delle politiche dei trasporti dell'Unione europea quali stabilite dall'autorità legislativa. In risposta, il relatore propone pertanto di ripristinare il livello della dotazione del progetto di bilancio.

Il relatore non intende proporre alcun aumento rispetto al progetto di bilancio.

PROCEDURA

Procedura semplificata – decisione	6.9.2012
Esito della votazione finale	+ : 34 - : 1 0 : 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Georges Bach, 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, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Artur Zasada, Roberts Zile
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Anna Rosbach, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke