



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2013/2145(BUD)

12.9.2013

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per i bilanci

sul bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2014 – Tutte le sezioni
(2013/2145(BUD))

Relatore: Isabelle Durant

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. osserva che gli investimenti nei trasporti sono essenziali per sostenere la crescita a lungo termine e favorire la creazione di posti di lavoro, e che ciò è particolarmente importante in un contesto di crisi economica caratterizzato da livelli di disoccupazione così elevati;
2. evidenzia che il contributo del bilancio dell'Unione alle agenzie che si occupano di trasporti dovrebbe essere proporzionale alle responsabilità aggiuntive loro assegnate dai colegislatori dell'UE; sottolinea, a tal proposito, che le decisioni dell'UE di compiere indagini sull'inquinamento marino e sugli impianti offshore per l'estrazione di petrolio e gas, nel quadro delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, dovrebbero essere abbinati a dotazioni di bilancio idonee e a piani di assunzione adeguati; insiste, in vista dell'entrata in vigore del quarto pacchetto ferroviario, sulla necessità di creare le condizioni che permettano all'Agenzia ferroviaria europea di prepararsi ai nuovi compiti che le saranno affidati; deplora pertanto la proposta di ridurre il suo bilancio del 5% rispetto al 2013 (da 24 871 400 EUR a 23 573 064 EUR); rammenta che, in seguito all'accordo sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e sul meccanismo per collegare l'Europa, occorre altresì dedicare particolare attenzione al bilancio dell'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea di trasporto;
3. rammenta inoltre che vi sono agenzie dell'UE, come l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), alle quali il legislatore ha assegnato compiti fondamentali per il funzionamento dell'Unione europea e della sua industria; osserva che fino all'80% delle spese di bilancio e di personale dell'EASA è finanziato da tasse e diritti versati dall'industria aeronautica; chiede, a tal proposito, che l'autorità di bilancio ne tenga conto e limiti le riduzioni in termini di bilancio e di personale alla parte del bilancio finanziata dall'Unione, consentendo così ad agenzie dell'UE come l'EASA di dotarsi delle risorse umane necessarie per poter assolvere i compiti richiesti e finanziati dagli operatori del settore;
4. sottolinea la necessità che il bilancio per i trasporti dell'UE si concentri su progetti infrastrutturali in grado di generare crescita e maggiore competitività nell'economia europea; ritiene essenziale, specialmente in un momento di difficoltà economica, che il denaro dell'Unione comporti benefici per i contribuenti e sia indirizzato verso grandi progetti infrastrutturali realizzabili in grado di migliorare la vita dei cittadini dell'UE;
5. sottolinea che, nell'ambito del cofinanziamento di progetti infrastrutturali tramite il meccanismo per collegare l'Europa e i fondi di coesione e regionali, è necessario che la Commissione applichi rigorosamente i criteri in materia di valore aggiunto europeo, analisi dell'impatto climatico e socioeconomico, legislazione ambientale e minimizzazione dei costi esterni, e privilegi il potenziamento o la rivitalizzazione dei collegamenti ferroviari mancanti a livello transfrontaliero;
6. rammenta la contraddizione fra i tagli finanziari proposti dal Consiglio in relazione al meccanismo per collegare l'Europa nel contesto dei negoziati sul QFP e il lungo [...]

elenco di [...] progetti di infrastrutture di trasporto da portare a termine entro il 2030; rileva che il meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe permettere di sostenere progetti caratterizzati da elevato valore aggiunto europeo contribuendo a rilanciare la crescita e l'occupazione in Europa, sia in maniera diretta, grazie ai posti di lavoro creati dai progetti stessi, sia in maniera indiretta all'atto di utilizzare le infrastrutture, apportando i benefici attesi in termini di competitività per l'Unione e i suoi Stati membri; ricorda inoltre che nel corso dei negoziati il Consiglio si è rifiutato di fornire gli elementi di promozione necessari per un migliore utilizzo degli strumenti finanziari, che in taluni casi possono consentire finanziamenti di maggiore entità;

7. accoglie con favore gli accordi nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa e della TEN-T, che consentiranno di realizzare investimenti nei progetti chiave caratterizzati da elevato valore aggiunto europeo per la creazione di una rete europea di trasporto più sostenibile e integrata; osserva che è necessario adeguare le rubriche e gli importi concordati nell'ambito delle linee di bilancio 06 02 01 destinate al meccanismo per collegare l'Europa in funzione del risultato dei negoziati sul meccanismo stesso, soprattutto per quanto concerne l'interoperabilità, che va rimossa dalla linea 06 02 01 03 e inclusa nella linea 06 02 01 01;
8. sottolinea che l'innovazione e la ricerca – in particolare nei settori del trasferimento modale, dell'accessibilità per tutti, dell'intermodalità, dell'interoperabilità, dell'emissione di biglietti integrata e della sostenibilità (riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento acustico) – rivestono un'importanza cruciale per i settori dei trasporti e del turismo; ribadisce quindi l'importanza di difendere gli importi destinati ai trasporti a titolo delle corrispondenti linee di bilancio nel quadro di Orizzonte 2020;
9. sottolinea l'importanza di attuare su larga scala sistemi di trasporto intelligenti, quali definiti dalla direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, al fine di rendere ecoefficiente il trasporto europeo;
10. chiede l'ulteriore sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti, tra cui ERTMS, RIS, VTMS, SESAR e STI, nel settore stradale, che consentano l'utilizzo razionale della logistica, una riduzione dell'impatto dei trasporti sull'ambiente e un abbassamento dei costi per gli utenti; invita a sviluppare l'infrastruttura necessaria per la mobilità elettrica, compresi i treni, i tram, i filobus, le biciclette elettriche e le auto elettriche; reputa necessaria la riduzione delle barriere non legislative (amministrative e tecniche);
11. ribadisce il proprio sostegno all'istituzione, in tutti i modi di trasporto, di diritti dei passeggeri armonizzati a livello dell'Unione europea, il che dovrebbe condurre alla stesura di una carta comune nota a tutti; deplora pertanto la riduzione del 38% degli stanziamenti d'impegno proposta dalla Commissione per la linea di bilancio corrispondente (da 26 150 000 EUR a 16 019 000 EUR), considerando che si tratta di un tema particolarmente delicato per i cittadini europei;
12. fa notare che è essenziale costruire infrastrutture per lo sviluppo di una rete di combustibili alternativi in grado di favorire lo sviluppo sostenibile e una maggiore indipendenza energetica dell'Unione, e chiede che sia promosso l'impiego di strumenti di finanziamento innovativi a livello europeo al fine di conseguire tali obiettivi;

13. deplora che il turismo, pur rientrando tra le competenze dell'Unione europea sin dall'entrata in vigore del trattato di Lisbona, non disponga ancora di una propria linea di bilancio; invita la Commissione a integrare in via prioritaria nel programma COSME i risultati delle azioni preparatorie sul "turismo sostenibile" ("mobilità dolce", reti ciclabili, turismo ecologico e tutela della natura); esorta la Commissione a sostenere la diversità dell'industria europea del turismo concentrandosi altresì sugli aspetti del patrimonio culturale, naturale e in particolare industriale e storico, anche per mezzo di specifiche iniziative finanziarie, e a dar seguito all'azione preparatoria sull'accessibilità per tutti, in particolar modo per le persone a mobilità ridotta e le persone socialmente svantaggiate;
14. invita la Commissione ad avviare un'iniziativa che dia seguito agli esiti delle azioni preparatorie sul "turismo sostenibile" ("mobilità dolce", reti ciclabili, turismo ecologico e tutela della natura) e si concentri, in una fase successiva, sugli aspetti del patrimonio culturale, naturale, industriale e storico, e che dia seguito altresì all'azione preparatoria sull'accessibilità per tutti, in particolar modo per le persone a mobilità ridotta e le persone socialmente svantaggiate;
15. è convinto della necessità di un migliore utilizzo degli strumenti finanziari innovativi, il cui ruolo può risultare decisivo nell'attuazione di taluni progetti infrastrutturali; rammenta che tali strumenti possono essere utilizzati per mobilitare il capitale privato, compensando in tal modo la scarsità di denaro pubblico dovuta agli sforzi di risanamento del bilancio a livello nazionale e di UE.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	5.9.2013
Esito della votazione finale	+: 30 -: 5 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Roberts Zile
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Phil Bennion, Spyros Danellis, Michel Dantin, Isabelle Durant, Geoffrey Van Orden, Janusz Władysław Zemke