



**2023/0264(BUD)**

20.9.2023

# **PARERE**

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per i bilanci

sul bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2024 – Tutte le sezioni  
2023/0264(BUD))

Relatore per parere: Ciarán Cuffe

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:

- A. considerando che il settore dei trasporti dell'UE è essenziale per lo sviluppo economico e sociale e la coesione dell'Unione e per garantire la mobilità, l'accessibilità e l'interconnessione di tutti i cittadini e di tutte le regioni, e che un'attenzione particolare deve essere prestata alle regioni periferiche, rurali, insulari e ultraperiferiche e ad altre zone svantaggiate che sono dipendenti da collegamenti aerei e marittimi;
- B. considerando che i trasporti devono contribuire in modo significativo agli sforzi volti a conseguire la neutralità climatica a livello dell'Unione entro il 2050 e a ridurre i costi esterni associati ai trasporti, compreso l'inquinamento atmosferico e acustico; che, per conseguire tale cambiamento sistematico, tutti i modi di trasporto necessitano dei giusti incentivi per stimolare la transizione in modo tecnologicamente neutro;
- C. considerando che il trasporto aereo e quello per vie navigabili dovranno affrontare maggiori sfide in materia di decarbonizzazione nei prossimi decenni; che, a causa dell'attuale mancanza di tecnologie a emissioni zero pronte per il mercato, di lunghi cicli di sviluppo e di vita di aeromobili e navi, sono fondamentali i necessari investimenti in attrezzature e infrastrutture di rifornimento, tenendo conto della concorrenza internazionale in tali settori;
- D. considerando che la mobilità in Europa dovrebbe basarsi su un sistema di trasporto multimodale a prezzi accessibili, intelligente, efficiente e interconnesso sia per i passeggeri che per le merci, potenziato da una rete e da infrastrutture ferroviarie ad alta velocità a prezzi accessibili; ricorda, a tale proposito, la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente;
- E. considerando che i trasporti sono fondamentali per le transizioni giusta, digitale e verde e per far sì che nessuno sia lasciato indietro; che è essenziale garantire che i trasporti siano accessibili e a prezzi abbordabili per tutti i cittadini europei e che la loro mobilità – quale strumento essenziale della vita economica e sociale – non sia limitata; che alcune parti del settore dei trasporti registrano carenze di manodopera e che, in alcuni casi, occorre migliorare le condizioni di lavoro e di sicurezza;
- F. considerando che la digitalizzazione diventerà un motore indispensabile per la modernizzazione dell'intero sistema, rendendolo fluido, più efficiente e sicuro; che l'UE deve inoltre utilizzare la digitalizzazione per incrementare ulteriormente i livelli di sicurezza, protezione, affidabilità e comfort, mantenendo così la leadership dell'UE nella produzione di mezzi di trasporto e nei servizi di trasporto e migliorando la nostra competitività globale attraverso catene logistiche efficienti e resilienti;
- G. considerando che il settore dei trasporti contribuisce per circa il 5 % al PIL dell'UE e dà lavoro a oltre 10 milioni di persone nell'Unione; che il sistema dei trasporti è fondamentale per le imprese dell'UE e le catene di approvvigionamento globali;
- H. considerando che i settori dei trasporti e del turismo rappresentano una parte importante

dell'economia dell'UE in termini di PIL e occupazione; che i settori dei trasporti, del turismo e le imprese sono stati tra i più duramente colpiti dalla crisi della COVID-19 e dalla guerra di aggressione illegale e ingiustificata della Russia contro l'Ucraina; che tali settori e le imprese del settore richiedono una risposta coordinata a livello dell'UE, sostenuta da risorse di bilancio adeguate;

- I. considerando che, nell'attuale contesto economico caratterizzato da una crescita economica modesta, da livelli di inflazione eccezionalmente elevati e da tassi di interesse in aumento, gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto sono diventati notevolmente più costosi;
- J. considerando che i trasporti si trovano ancora ad affrontare un'ampia gamma di sfide in tutta l'UE per quanto riguarda i finanziamenti: carenza di investimenti, mancanza di soluzioni di finanziamento adeguate, infrastrutture obsolete, sviluppo insufficiente e poco trasparente delle riserve di progetti di trasporto, crescita continua della popolazione urbana e ostacoli normativi e amministrativi;
- K. considerando che il settore dei trasporti dell'Unione deve rendersi indipendente dalle fonti energetiche fossili della Russia ed evitare future dipendenze da singoli paesi o regioni del mondo per l'approvvigionamento critico di energia, combustibili o materie prime, anche per la produzione di batterie da utilizzare nei veicoli elettrici a batteria e le soluzioni per lo stoccaggio di energia elettrica;
- L. considerando che la Commissione integra in modo sempre maggiore la Moldova e l'Ucraina nel mercato unico dell'UE attraverso il meccanismo per collegare l'Europa ai fini del finanziamento delle infrastrutture; che tale accordo consentirà ai promotori di progetti moldovi e ucraini di chiedere finanziamenti dell'UE per progetti di interesse comune nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, migliorando la connettività del paese con i suoi vicini dell'UE, e promuoverà la crescita, l'occupazione e la competitività;
- M. considerando che la guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina evidenzia il fatto che la rete di trasporto dell'UE non può essere considerata in modo isolato; che i trasporti e i corridoi di solidarietà UE-Ucraina in particolare sono diventati l'ancora di salvezza dell'economia ucraina e che rappresentano attualmente l'unica opzione disponibile all'Ucraina per esportare nel resto del mondo i suoi prodotti non agricoli e per importare ciò di cui ha bisogno, come il carburante e l'assistenza umanitaria;
- N. considerando che il turismo è un'attività economica essenziale per l'Unione e che contribuisce alla crescita di molti altri settori di oltre il 10 % del PIL dell'UE; che il turismo rappresenta oltre l'11 % della forza lavoro e svolge un ruolo importante nella promozione dell'occupazione e del benessere sociale, in particolare nelle regioni dell'UE che dipendono dal turismo;
- O. considerando che il progetto di bilancio dell'Unione per il 2024 dimostra che l'attuale quadro finanziario pluriennale non è in grado di soddisfare le esigenze dell'Unione, che non dispone di sufficiente flessibilità per far fronte a sviluppi imprevisti, non è in grado di finanziare adeguatamente tutte le risultanti priorità, in particolare nei settori dei trasporti, dei viaggi e del turismo, e che non è in grado di compensare gli elevati livelli di inflazione e le condizioni di finanziamento sfavorevoli; che il presente parere è inteso a definire una serie di priorità che rispecchiano i limitati margini di manovra per il

finanziamento a titolo del bilancio dell'Unione per il 2024;

1. invita la Commissione e gli Stati membri a garantire il necessario finanziamento a lungo termine dei progetti dell'Unione nel settore dei trasporti che forniscono mobilità e trasporti interconnessi, efficienti e a prezzi accessibili per i cittadini e le merci e accelerano le transizioni verde e digitale; è fermamente convinto che la revisione del quadro finanziario pluriennale debba essere sufficientemente ambiziosa per garantire che gli obiettivi a lungo termine della politica dei trasporti e le nuove priorità dell'Unione non siano compromessi da risorse di bilancio inadeguate e dall'inflazione; deplora vivamente che non si trovi riscontro di ciò nella comunicazione della Commissione sulla revisione del QFP;
2. ricorda che le infrastrutture transfrontaliere rappresentano la colonna portante del mercato unico, in quanto permettono la libera circolazione di merci, servizi, imprese e cittadini attraverso le frontiere; ribadisce il ruolo cruciale del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) per il completamento tempestivo della rete transeuropea, per il sostegno nell'ambito dei corridoi di solidarietà nonché per il conseguimento di una maggiore connettività con i nostri partner strategici nei paesi terzi; deplora vivamente la diminuzione degli impegni di bilancio nell'ambito dell'MCE-trasporti per il 2024 rispetto al 2023; depreca la riassegnazione dei fondi dall'MCE a settori quali la normativa sui chip e il bilancio esecutivo della Commissione per la comunicazione; sottolinea che qualsiasi nuova politica europea deve essere dotata di un nuovo bilancio assegnato e non di un rimpasto nell'ambito dell'attuale QFP; osserva che la sottoscrizione in eccesso ai finanziamenti dell'MCE e l'esaurimento dei finanziamenti assegnati giustificano un anticipo dei finanziamenti per l'MCE al fine di evitare carenze; sollecita pertanto un aumento sostanziale e rapido della dotazione dell'MCE affinché siano conseguiti tutti gli obiettivi politici, quelli attuali e quelli nuovi;
3. critica la mancanza di un aumento del contributo dal meccanismo per collegare l'Europa (trasporti) agli impegni in materia di mobilità militare, alla luce della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina; ritiene che la dotazione debba essere ulteriormente aumentata per rafforzare la sicurezza dell'Unione e migliorare la mobilità militare dell'UE, in particolare ai valichi di frontiera con l'Ucraina e la Moldavia; chiede alla Commissione e agli Stati membri di continuare a esaminare e presentare soluzioni per aumentare la linea di bilancio per la mobilità militare;
4. accoglie con favore l'aumento della dotazione del Fondo di coesione a favore dell'MCE per i trasporti nel 2024, ma osserva che le pressioni inflazionistiche annullano questo lieve aumento e chiede pertanto un ulteriore incremento;
5. si compiace dell'aumento della dotazione per il polo tematico "Clima, energia e mobilità" nell'ambito di Orizzonte Europa, ma ritiene che siano necessari ulteriori aumenti; deplora la riduzione del bilancio per l'impresa comune "Aviazione pulita"; ricorda l'importanza di garantire che le alleanze industriali e le imprese comuni siano all'altezza delle loro responsabilità e che beneficino di finanziamenti sufficienti;
6. sottolinea che gli strumenti legislativi adottati per sviluppare e introdurre carburanti sostenibili nel settore dell'aviazione e del trasporto marittimo non sono accompagnati da un adeguato sostegno finanziario; si rammarica, a tale riguardo, della riduzione del

bilancio per l'impresa comune "Aviazione pulita";

7. ricorda il trasferimento modale verso gli obiettivi ferroviari stabiliti nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e sottolinea l'importanza che ciò si rifletta nel bilancio; evidenzia inoltre la necessità di dare priorità agli investimenti in modi di trasporto sostenibili, interconnessi, efficienti e intelligenti e nella realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'Unione;
8. accoglie con favore l'aumento dei contributi di bilancio alle agenzie dei trasporti dell'Unione – l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) – ma ribadisce che il finanziamento di tali agenzie dovrebbe corrispondere al loro livello di responsabilità, a nuovi compiti quali il sostegno alla diffusione di carburanti sostenibili per il trasporto aereo e marittimo e agli obiettivi della politica dei trasporti dell'UE; osserva che i finanziamenti per l'ERA dovrebbero essere aumentati per allinearli maggiormente a quelli dell'EMSA e dell'AESA, specialmente per il completamento e l'attuazione della rete TEN-T, in particolare per quanto riguarda l'interoperabilità transfrontaliera, il miglioramento della sicurezza, l'aumento della competitività e la realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS);
9. ricorda che qualsiasi nuova legislazione applicabile al settore dei trasporti, come il Green Deal europeo e in particolare la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, comporta responsabilità supplementari per le agenzie dell'Unione in materia di trasporti; ribadisce che vi è una necessità molto maggiore di un finanziamento adeguato per tali agenzie, tenuto conto del loro lavoro e del loro contributo alla decarbonizzazione del settore dei trasporti dell'Unione;
10. chiede all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) di proseguire i suoi sforzi al di fuori dell'UE, in particolare con l'apertura di nuovi uffici di rappresentanza in regioni finora parzialmente scoperte come l'Africa e la regione del Golfo; accoglie con favore gli sforzi supplementari profusi dall'Agenzia nel settore della ricerca e dell'innovazione con l'adesione a Orizzonte Europa e la partecipazione alla governance delle imprese comuni "Aviazione pulita" e SESAR; esorta l'Agenzia a sviluppare una centrale di coordinamento adeguata per i carburanti sostenibili per l'aviazione e un sistema di certificazione dell'UE per le norme in materia di carburanti, al fine di promuovere la produzione di future fonti di energia per la prossima generazione di aeromobili e le flotte esistenti che rispettano il più elevato livello di protezione ambientale;
11. deplora che ancora una volta non vi sia alcuna proposta in materia di turismo, nonostante le richieste che il Parlamento europeo presenta da lungo tempo e regolarmente; ribadisce inoltre la sua richiesta di creare un'agenzia europea per il turismo.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

<b>Approvazione</b>	19.9.2023
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 36 -: 2 0: 3
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale</b>	Matteo Adinolfi, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Ondřej Kovařík, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Petri Sarvamaa, Eugen Tomac

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Petri Sarvamaa, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Erik Bergkvist, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grünenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

2	-
ECR	Peter Lundgren
The Left	Kateřina Konečná

3	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti