

Giovedì 9 giugno 2016

P8_TA(2016)0280

Competitività dell'industria ferroviaria europea

Risoluzione del Parlamento europeo del 9 giugno 2016 sulla competitività dell'industria ferroviaria europea (2015/2887(RSP))

(2018/C 086/20)

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione «Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva» (COM(2010)2020),
- vista la comunicazione della Commissione «Un'industria europea più forte per la crescita e la ripresa economica» (COM(2012)0582),
- vista la comunicazione della Commissione «Per una rinascita industriale europea» (COM(2014)0014),
- vista la comunicazione della Commissione «Commercio per tutti — Verso una politica commerciale e di investimento più responsabile» (COM(2015)0497),
- visto il Libro bianco della Commissione «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» (COM(2011)0144),
- visto lo studio della Commissione «Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry» (analisi settoriale e indagine sulla competitività dell'industria delle forniture ferroviarie) (ENTR 06/054),
- visto lo studio del Parlamento europeo «Il trasporto di merci su strada: perché gli spedizionieri dell'UE preferiscono il camion al treno»
- vista l'interrogazione alla Commissione sulla competitività dell'industria ferroviaria europea (O-000067/2016 — B8-0704/2016),
- visti l'articolo 128, paragrafo 5, e l'articolo 123, paragrafo 2, del suo regolamento,

Specificità e rilevanza strategica dell'industria ferroviaria europea per una rinascita industriale europea

1. sottolinea che l'industria ferroviaria (IFF) europea, in cui rientrano la produzione di locomotive, materiale rotabile e binari, l'elettrificazione, le attrezzature di segnalamento e telecomunicazione, nonché i servizi della manutenzione e dei ricambi, e che comprende numerose PMI oltre a grandi industrie leader, dà lavoro a 400 000 dipendenti, investe il 2,7 % del fatturato annuo in attività di R&S e rappresenta il 46 % del mercato mondiale dell'industria ferroviaria (l'acronimo IFF sta per «industria delle forniture ferroviarie»; in inglese RSI, «Rail Supply Industry»); sottolinea che dall'insieme del settore ferroviario, compresi operatori e infrastrutture, dipendono nell'UE oltre 1 milione di posti di lavoro diretti e 1,2 milioni indiretti; mette in rilievo come tali cifre rappresentino una chiara indicazione dell'importanza dell'IFF per la crescita industriale, l'occupazione e l'innovazione in Europa e del suo contributo al conseguimento dell'obiettivo della reindustrializzazione del 20 % del PIL;
2. pone l'accento sulla specificità di questo settore, che è caratterizzato in particolare dalla produzione di attrezzature che hanno un ciclo di vita fino a 50 anni, dall'alta intensità di capitale, da una forte dipendenza dagli appalti pubblici e dall'obbligo di rispettare standard di sicurezza molto elevati;
3. ricorda il contributo essenziale del trasporto ferroviario alla mitigazione dei cambiamenti climatici e alla capacità di far fronte ad altre macro-tendenze come l'urbanizzazione e i cambiamenti demografici; esorta pertanto la Commissione a sostenere con misure concrete e investimenti mirati gli obiettivi del trasferimento modale verso il trasporto ferroviario, sia per i passeggeri che per le merci, enunciati nel Libro bianco sui trasporti del 2011; sottolinea che, in linea con i risultati della COP 21 e con gli obiettivi dell'UE per il 2030 in materia di clima ed energia, un trasferimento verso il trasporto ferroviario e verso altri tipi di trasporto sostenibile, efficiente sul piano energetico ed elettrificato è necessario per realizzare

Giovedì 9 giugno 2016

gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti; chiede alla Commissione, in tale contesto, di cogliere l'occasione dell'imminente comunicazione sulla decarbonizzazione dei trasporti per proporre nuove misure a sostegno dello sviluppo di tecnologie energeticamente efficienti per l'IFF;

4. rileva che, grazie alla sua posizione di punta sul mercato mondiale in materia di tecnologia e d'innovazione, l'IFF può svolgere un ruolo chiave per il raggiungimento dell'obiettivo della Commissione di un'industrializzazione del 20 %;

5. osserva che l'IFF europea può contare su una serie di fattori favorevoli: non solo le buone prestazioni ambientali di questo modo di trasporto, ma anche le grandi dimensioni del suo mercato e la capacità di facilitare il trasporto di massa; nota tuttavia che questo settore deve oggi far fronte a una triplice concorrenza: intermodale, internazionale e talvolta anche intrasocietaria;

Mantenere la leadership mondiale dell'industria ferroviaria europea

6. fa presente che il tasso annuo di crescita dei mercati internazionali dell'IFF accessibili è previsto al 2,8 % fino al 2019; sottolinea che, mentre l'UE è largamente aperta ai concorrenti dei paesi terzi, questi paesi sono invece muniti di diverse barriere che discriminano l'IFF europea; sottolinea che i concorrenti dei paesi terzi, in particolare della Cina, si stanno espandendo in modo rapido e aggressivo in Europa e in altre regioni del mondo, spesso con un forte sostegno politico e finanziario da parte del loro paese d'origine (ad esempio generosi crediti all'esportazione non previsti dalle norme dell'OCSE); sottolinea che tali pratiche possono costituire una forma di concorrenza sleale che mette a rischio posti di lavoro in Europa; evidenzia pertanto la necessità di condizioni eque e paritarie nella concorrenza mondiale e della reciprocità nell'accesso ai mercati, al fine di scongiurare il rischio di perdite di posti di lavoro e di salvaguardare il know-how industriale in Europa;

7. sottolinea che anche all'interno del mercato ferroviario europeo risulta difficile e oneroso per molte imprese dell'UE, specialmente PMI, operare a livello transfrontaliero, a causa della frammentazione del mercato, sia sul piano amministrativo che sul piano tecnico; è convinto che per mantenere il predominio mondiale dell'IFF europea sarà fondamentale realizzare l'obiettivo della creazione di uno spazio ferroviario europeo unico;

Un rinnovato programma di innovazione per l'industria ferroviaria europea

8. riconosce che l'industria ferroviaria è un settore chiave per la competitività e la capacità d'innovazione dell'Europa; sollecita l'adozione di misure che assicurino all'Europa il mantenimento di un vantaggio tecnologico e innovativo in questo settore;

9. apprezza la decisione di istituire l'impresa comune «Shift2Rail» (la «S2R») e il recente lancio dei primi inviti a presentare proposte; chiede che tutte le attività di R&S della S2R trovino quanto prima possibile un'attuazione rapida e tempestiva; critica il fatto che la partecipazione delle PMI alla S2R sia bassa, il che è in parte dovuto al costo elevato e alla complessità dello strumento; esorta il consiglio di direzione ad analizzare la partecipazione delle PMI al secondo invito per i membri associati e a conseguire miglioramenti al riguardo, nonché a prendere in considerazione la pubblicazione di inviti specifici per le PMI; chiede alla Commissione di garantire il rispetto delle disposizioni del regolamento relative alla rappresentanza equilibrata delle PMI e delle regioni;

10. sottolinea che la capacità di innovazione, gli investimenti in ricerca e sviluppo, la deframmentazione del mercato e la creazione di raggruppamenti (cluster) sono presupposti essenziali per mantenere la competitività internazionale dell'IFF europea;

11. chiede alla Commissione di mobilitare pienamente i vari strumenti di finanziamento dell'UE, di esplorare e sfruttare altre fonti di finanziamento per la S2R e di ricercare sinergie tra diversi fondi dell'UE e con gli investimenti privati; invita la Commissione, in tale contesto, a sfruttare altri strumenti di finanziamento dell'UE per le tecnologie ferroviarie al di fuori della S2R (ad esempio bandi di ricerca ferroviaria nel quadro di Orizzonte 2020 al di fuori della S2R, InnovFin, CEF, fondi strutturali, FEIS), anche tramite un progetto pilota della S2R che combini il finanziamento dell'UE con i fondi strutturali e con altri fondi dell'UE per l'innovazione;

Giovedì 9 giugno 2016

12. chiede alla Commissione di collaborare con il settore per garantire il miglior uso dei Fondi strutturali e d'investimento europei (Fondi SIE) — e in particolare del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) — per il sostegno a progetti di R&S ferroviari a livello regionale; la incoraggia a concentrarsi anche sul futuro dell'IFF oltre il 2020;

13. sottolinea che i cluster (o raggruppamenti) sono uno strumento importante per riunire i soggetti interessati a livello locale e regionale, comprese le autorità pubbliche, le università, gli istituti di ricerca, l'IFF, le parti sociali e altri settori dell'industria della mobilità; invita la Commissione a formulare una strategia di raggruppamento per la crescita entro dicembre 2016; chiede alla Commissione e agli Stati membri di sostenere maggiormente i progetti d'innovazione sviluppati dai cluster ferroviari e da altre iniziative che riuniscono PMI, imprese più grandi e istituti di ricerca operanti nel settore dell'IFF a livello locale, regionale, nazionale ed europeo; fa presente che dovrà esserci la possibilità di finanziamenti pubblici per la formazione di cluster; ricorda in tale contesto le possibilità offerte dai nuovi strumenti di finanziamento (FEIS ecc.);

14. ritiene che la Commissione dovrebbe valutare l'istituzione di un forum a livello europeo che riunisca imprese già consolidate, start-up e spin-off portatrici di idee innovative per il settore ferroviario, in particolare nel settore della digitalizzazione, al fine di facilitare lo scambio delle migliori prassi e la creazione di partenariati; ritiene che la Commissione dovrebbe studiare modi per incentivare la collaborazione tra imprese di grandi dimensioni e PMI in progetti di ricerca che interessano l'IFF;

15. ritiene che un obiettivo centrale delle attività di ricerca debba essere la digitalizzazione, per migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario e ridurre i costi operativi (si pensi all'automazione, a sensori e dispositivi di controllo, all'interoperabilità, ad esempio attraverso l'ERTMS/ETCS, all'uso di tecnologie spaziali, anche in cooperazione con l'ESA, all'uso dei megadati e alla sicurezza informatica); che un secondo obiettivo centrale dovrebbe essere l'aumento dell'efficienza nell'uso delle risorse e dell'energia, per esempio grazie a materiali più leggeri e combustibili alternativi; che un terzo obiettivo centrale dovrebbe essere rappresentato da progressi — per esempio una maggiore affidabilità, la riduzione del rumore, un trasporto multimodale continuo («seamless»), servizi di biglietteria integrata — che rendano il trasporto ferroviario più attraente e meglio accettato; sottolinea che gli sforzi di innovazione non devono trascurare l'infrastruttura, che è un elemento fondamentale per la competitività delle ferrovie;

16. chiede la rapida attuazione di un sistema integrato di biglietteria elettronica (e-ticketing) coordinato con altri modi di trasporto e altri potenziali servizi forniti da operatori del biglietto unico;

17. richiama l'attenzione sull'urgente necessità di produrre nel mercato unico binari ferroviari, tramviari e di altro tipo moderni, insieme a tutte le attrezzature accessorie necessarie;

18. chiede alla Commissione di garantire la protezione a livello internazionale dei diritti di proprietà intellettuale dei fornitori ferroviari europei — in conformità con le raccomandazioni della risoluzione del Parlamento europeo del 9 giugno 2015 sulla strategia per la tutela e il rispetto dei diritti di proprietà intellettuale nei paesi terzi ⁽¹⁾;

Acquisire le competenze giuste per un'industria ferroviaria a prova di futuro

19. chiede una strategia europea in materia di formazione e istruzione che riunisca le imprese dell'IFF, gli istituti di ricerca e le parti sociali per studiare insieme quali competenze siano necessarie per un'IFF sostenibile e innovativa; ritiene che in tale contesto si dovrebbe intraprendere uno studio di fattibilità per un potenziale Consiglio europeo delle competenze settoriali per il settore ferroviario; invita gli Stati membri o gli organismi regionali interessati a creare un quadro per la formazione continua, sotto forma di un diritto individuale alla formazione, che garantisca che il loro patrimonio di competenze sia in linea con la crescente domanda del settore e sia adattabile a un nuovo mercato o, in caso di esuberi, trasferibile a un altro settore industriale;

⁽¹⁾ Testi approvati, P8_TA(2015)0219.

Giovedì 9 giugno 2016

20. richiama l'attenzione sul fatto che, a causa dell'invecchiamento della forza lavoro, l'IFF è carente di personale qualificato; apprezza perciò ogni sforzo volto a promuovere l'apprendimento permanente e le competenze tecniche; chiede una campagna per aumentare la visibilità e la capacità di attrazione dell'IFF presso i giovani ingegneri (ad esempio mediante finanziamenti dell'FSE); mette in risalto il fatto che il settore ha un tasso di occupazione femminile particolarmente basso, e sottolinea perciò l'opportunità che detta campagna dedichi particolare attenzione alla correzione di questo squilibrio; invita la Commissione a incoraggiare il dialogo sociale per agevolare l'innovazione sociale e a promuovere un'occupazione di qualità e a lungo termine per contribuire ad attrarre personale qualificato verso il settore;

21. ritiene che l'insegnamento di competenze mirate sia un investimento indispensabile affinché l'industria europea delle forniture ferroviarie conservi a lungo termine la propria eccellenza tecnologica a livello mondiale e la propria capacità d'innovazione;

Sostenere le PMI

22. ritiene che l'accesso ai finanziamenti sia una delle principali difficoltà per le PMI dell'IFF; sottolinea il valore aggiunto del programma COSME e dei Fondi strutturali per aiutare le PMI ad accedere ai finanziamenti, anche sotto forma di garanzia e di capitale, e pone in risalto la necessità di una maggiore promozione di tali strumenti; si compiace del fatto che il FEIS dia rilevanza alle PMI e alle imprese a media capitalizzazione, ma sottolinea che il fondo deve ora tenere fede alle sue promesse, e ricorda che vanno esplorate anche fonti di finanziamento alternative; accoglie con favore lo strumento per le PMI nel quadro di Orizzonte 2020, ma sottolinea il problema del numero eccessivo di sottoscrizioni e il basso tasso di successo; chiede alla Commissione di affrontare tale problema durante la revisione intermedia di Orizzonte 2020; invita la Commissione a promuovere un migliore assorbimento degli strumenti finanziari e dei fondi dell'UE a disposizione delle PMI;

23. mette in rilievo che le PMI dell'IFF dipendono spesso da un'unica impresa; sottolinea che le PMI evitano di espandersi a causa della mancanza di risorse e dei maggiori rischi insiti nelle attività transfrontaliere; invita la Commissione a sviluppare, nel quadro della rete Enterprise Europe, gruppi settoriali del settore ferroviario che potrebbero offrire consulenza e formazione alle PMI dell'IFF riguardo ai diversi meccanismi di finanziamento per l'innovazione, alle sovvenzioni, all'internazionalizzazione, nonché a come individuare e coinvolgere potenziali partner commerciali e partner insieme ai quali fare domanda per progetti di ricerca comuni finanziati dall'UE;

24. chiede alla Commissione di utilizzare maggiormente i programmi di sostegno esistenti per l'internazionalizzazione delle PMI e di dare ad essi maggiore visibilità presso le PMI dell'IFF europea, nel contesto delle sinergie tra i diversi fondi dell'UE; invita la Commissione a sviluppare ulteriormente programmi di formazione per l'accesso a specifici mercati esteri e a diffonderli ampiamente presso le PMI dell'IFF;

25. invita la Commissione e gli Stati membri a prendere in considerazione tutte le opzioni per sostenere le PMI dell'IFF, anche nel quadro di un possibile riesame mirato dello Small Business Act, prestando particolare attenzione alle esigenze di sottosettori industriali quale l'IFF, in cui la partecipazione di PMI ad elevato valore aggiunto è particolarmente importante;

26. è preoccupato per la lentezza dei pagamenti alle PMI dell'IFF; chiede alla Commissione di monitorare la corretta attuazione della direttiva sui ritardi di pagamento (2011/7/UE);

Migliorare il contesto di mercato in Europa per i fornitori e incoraggiare la domanda di prodotti ferroviari

27. plaude all'adozione del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario e chiede che sia rapidamente attuato in quanto fattore chiave per realizzare un vero mercato unico dei prodotti ferroviari; sottolinea che la maggiore interoperabilità e il potenziamento del ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA) faciliteranno l'armonizzazione della rete e quindi potenzialmente ridurranno i costi dello sviluppo e dell'autorizzazione del materiale rotabile e delle attrezzature

Giovedì 9 giugno 2016

a terra dell'ERTMS (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario); evidenzia la necessità di dotare l'ERA di risorse umane e finanziarie sufficienti per far fronte alle sue nuove e più ampie funzioni; ritiene che il pilastro politico del quarto pacchetto ferroviario determinerà la competitività degli operatori dei trasporti e, più in generale, dei committenti;

28. sottolinea la necessità di un'attuazione completa, efficace e uniforme del regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, a beneficio sia dei passeggeri che dell'industria;

29. chiede alla Commissione di riesaminare le definizioni di mercato e il complesso delle regole di concorrenza vigenti nell'UE, per tenere conto dell'evoluzione del mercato mondiale delle forniture ferroviarie; invita la Commissione a identificare il modo in cui tali definizioni e regole devono essere aggiornate, per affrontare i problemi legati alle fusioni di imprese sul mercato mondiale, come la fusione tra CNR e CSR, e per consentire partenariati e alleanze strategici da parte dell'IFF europea;

30. chiede un'ulteriore normalizzazione europea nel settore ferroviario per impulso delle parti interessate (compresa l'IFF europea) sotto la guida del CEN/CENELEC; auspica che la nuova iniziativa congiunta sulla normalizzazione proposta dalla Commissione svolga un ruolo chiave al riguardo; sottolinea l'importanza di coinvolgere un maggior numero di PMI nella normalizzazione europea;

31. chiede la rapida attuazione delle direttive UE del 2014 in materia di appalti pubblici; rammenta agli Stati membri e alla Commissione che queste direttive obbligano le amministrazioni aggiudicatrici a basare le decisioni per gli appalti sul principio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, concentrando l'attenzione sui costi del ciclo di vita e sulla sostenibilità ambientale e sociale dei prodotti, contribuendo così a impedire il dumping salariale e sociale, nonché rafforzando potenzialmente la struttura economica regionale; invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere in modo generalizzato l'analisi del costo dell'intero ciclo di vita come prassi standard negli investimenti a lungo termine, a fornire orientamenti alle amministrazioni aggiudicatrici e a sorvegliarne l'applicazione; invita la Commissione e gli Stati membri a ricordare alle amministrazioni aggiudicatrici che, nel contesto del quadro europeo riveduto in materia di appalti pubblici, esiste una disposizione che permette di respingere le offerte il cui valore sia realizzato per più del 50 % al di fuori dell'UE (articolo 85 della direttiva 2014/25/UE);

32. invita la Commissione a vigilare sugli investimenti ferroviari non europei effettuati negli Stati membri dell'UE e a garantire il rispetto delle norme europee in materia di appalti pubblici, ad esempio quelle relative alle offerte anormalmente basse e alla concorrenza sleale; invita la Commissione a indagare su eventuali candidati non europei che presentano offerte nell'UE mentre ricevono sovvenzioni statali da paesi terzi;

Rilanciare gli investimenti in progetti ferroviari

33. si attende che gli attuali strumenti di finanziamento dell'UE (come il CEF e i fondi strutturali) siano utilizzati appieno in modo da stimolare la domanda di progetti ferroviari (ivi compresi gli strumenti di finanziamento dell'UE per gli investimenti al di fuori dell'Unione, come lo strumento di assistenza preadesione e lo strumento europeo di vicinato); sottolinea l'importanza di un'efficace attuazione del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) in quanto strumento per mobilitare il capitale privato per il settore ferroviario, e chiede di esplorare ulteriormente il modo in cui si possono mobilitare investimenti privati per progetti ferroviari; ritiene che un ruolo importante nel sostegno all'IFF spetti alle banche pubbliche di sviluppo a livello nazionale ed europeo; chiede alla Commissione di collaborare con le banche di sviluppo multilaterali per aiutare le autorità pubbliche e gli enti privati a investire in tutto il mondo nelle attrezzature ferroviarie più sostenibili ed efficienti sotto il profilo energetico; chiede alla Commissione e alla BEI di intensificare l'attività di consulenza per i progetti ferroviari attraverso il polo europeo di consulenza recentemente istituito nel quadro del FEIS, per migliorare la capacità di tali progetti di attirare investimenti; ritiene che il settore ferroviario in Europa continuerà a dipendere fortemente dagli investimenti pubblici; esorta pertanto gli Stati membri e le autorità pubbliche a investire importi significativi nelle linee principali e urbane del loro sistema ferroviario e, ove possibile, a migliorare i tassi di assorbimento dei fondi di coesione per i progetti ferroviari; chiede tuttavia, in considerazione di tale dipendenza e delle tensioni che pesano sulle finanze pubbliche di numerosi paesi europei, che si faccia ricorso a tutti i mezzi possibili, normativi o di bilancio, per mobilitare capitali privati a favore del settore ferroviario;

Giovedì 9 giugno 2016

34. sottolinea che la complessità del settore ferroviario rende difficile per i prestatori comprendere il rischio e quindi concedere prestiti a buon mercato; chiede alla Commissione di sviluppare un Forum finanziario per l'industria ferroviaria con l'obiettivo di aumentare i contatti e la condivisione delle conoscenze tra l'IFF e il settore finanziario, migliorando così la conoscenza del settore da parte delle banche e quindi la loro comprensione del rischio, e riducendo il costo dei finanziamenti;

35. ritiene che non si debba trascurare la manutenzione e l'ammodernamento delle attrezzature ferroviarie esistenti; chiede alla Commissione e agli Stati membri di incoraggiare la sostituzione su più ampia scala delle vecchie attrezzature con prodotti moderni e sostenibili;

36. si compiace del sostegno dell'UE alla piattaforma online «Osservatorio della mobilità urbana» (ELTIS: European Local Transport Information Service), che consente lo scambio delle migliori pratiche in materia di sistemi urbani nelle aree metropolitane; chiede alla Commissione di rafforzare lo scambio delle migliori pratiche riguardo alle diverse opzioni di finanziamento per i sistemi di mobilità urbana sostenibile e di promuovere tali pratiche tramite la sua futura piattaforma europea per i piani di mobilità urbana sostenibile;

37. chiede alla Commissione di contribuire all'ulteriore installazione armonizzata del sistema ERTMS all'interno dell'UE, in cooperazione con l'ERA, e di promuovere tale sistema al di fuori dell'UE;

38. apprezza gli sforzi per l'introduzione nel settore ferroviario dei servizi e delle applicazioni di Galileo e di EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service, il Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria); riconosce in tale contesto il ruolo dell'Agenzia del GNSS europeo e la sua efficace gestione dei progetti nell'ambito dei programmi del 7°PQ e di Orizzonte 2020;

Rafforzare la competitività mondiale dell'industria ferroviaria

39. invita la Commissione a garantire che i futuri accordi commerciali (ivi compresi i negoziati in corso con Giappone, Cina e Stati Uniti) e le revisioni degli accordi commerciali esistenti includano disposizioni specifiche che migliorino in modo significativo l'accesso al mercato per l'IFF europea, specialmente per quanto riguarda gli appalti pubblici, anche affrontando il problema dell'aumento dei requisiti di localizzazione e assicurando la reciprocità di accesso ai mercati esteri per l'IFF; invita la Commissione a garantire condizioni di parità per gli operatori di mercato europei e non europei;

40. esorta la Commissione a garantire una maggiore coerenza della politica commerciale dell'UE con quella industriale, in modo che la politica commerciale tenga conto delle esigenze dell'industria europea e che la nuova generazione di accordi commerciali non determini nuove delocalizzazioni e un'ulteriore deindustrializzazione dell'UE;

41. esorta la Commissione ad adoperarsi per l'abolizione delle principali barriere non tariffarie che ostacolano l'accesso dell'industria ferroviaria europea ai mercati esteri, tra cui gli ostacoli agli investimenti (in particolare gli obblighi relativi alle joint venture) e la discriminazione e la mancanza di trasparenza nelle procedure degli appalti pubblici (in particolare i requisiti sempre più onerosi concernenti il contenuto locale);

42. sottolinea la rilevanza e l'impatto che i negoziati sullo «strumento internazionale in materia di appalti pubblici» e la revisione dei regolamenti sugli strumenti di difesa commerciale stanno avendo sull'IFF europea, e invita il Consiglio e la Commissione a tenerne conto e a collaborare strettamente con il Parlamento europeo per giungere a un rapido accordo su detti strumenti; chiede alla Commissione di tenere conto degli effetti che il riconoscimento dello status di economia di mercato ad economie di stato o ad altre economie non di mercato potrebbe avere sul funzionamento degli strumenti di difesa commerciale e sulla competitività dell'IFF europea;

43. chiede alla Commissione una strategia commerciale dell'UE coerente, che garantisca il rispetto del principio di reciprocità, in particolare in relazione a Giappone, Cina e Stati Uniti, e assicuri il sostegno a una maggiore internazionalizzazione dell'IFF, in particolare delle PMI, anche attraverso la promozione a livello internazionale delle norme e delle tecnologie europee, come l'ERTMS, e mediante lo studio di modi per tutelare meglio i diritti di proprietà intellettuale (DPI) dell'IFF europea (ad esempio una più ampia promozione dell'Helpdesk DPI);

Giovedì 9 giugno 2016

44. chiede alla Commissione di contribuire all'eliminazione di tutti gli ostacoli tariffari e non tariffari, di semplificare le procedure aziendali per le PMI del settore dell'IFF e di assicurare la graduale abolizione di tutte le pratiche commerciali restrittive nei mercati dei paesi terzi; chiede alla Commissione di prendere iniziative per facilitare il rilascio dei visti di lavoro ai dipendenti di PMI europee temporaneamente distaccati in paesi terzi così da ridurre il numero delle operazioni aziendali che le PMI devono compiere;

45. sottolinea che alcuni paesi terzi creano attualmente distorsioni commerciali inaccettabili sostenendo in modo sproporzionato i propri esportatori attraverso le condizioni finanziarie offerte ai potenziali clienti; invita a tale proposito la Commissione a convincere il governo cinese ad aderire all'accordo dell'OCSE sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e al suo capitolo dedicato specificatamente alle infrastrutture ferroviarie; chiede alla Commissione di intensificare in parallelo i lavori sulle nuove linee direttrici mondiali per i crediti all'esportazione in seno al gruppo di lavoro internazionale sui crediti all'esportazione (IWG);

Migliorare il sostegno politico strategico al settore

46. invita la Commissione a pubblicare una comunicazione su una coerente strategia di politica industriale dell'UE mirante alla reindustrializzazione dell'Europa e basata, tra l'altro, sulla sostenibilità e sull'efficienza nell'uso dell'energia e delle risorse; chiede alla Commissione di delineare nel documento la sua strategia per importanti settori industriali, tra cui l'IFF; considera importante includervi idee su come mantenere elevato il livello di produzione verticale nell'UE;

47. chiede alla Commissione di organizzare un dialogo industriale ad alto livello sull'IFF con la partecipazione dei Commissari competenti, di deputati del Parlamento europeo, del Consiglio, degli Stati membri, dell'industria ferroviaria, dei sindacati, degli istituti di ricerca, dell'Agenzia ferroviaria europea e degli organismi europei di normalizzazione; sottolinea che un dialogo industriale regolare sull'IFF consentirebbe una discussione strutturata a livello europeo sulle sfide orizzontali per il settore e sugli effetti delle politiche dell'UE sulla competitività dell'IFF;

48. chiede alla Commissione di garantire che le politiche che incidono sulla competitività dell'IFF dell'UE siano il risultato di una comunicazione e un coordinamento efficaci tra le amministrazioni dei diversi settori coinvolti;

49. ritiene che per il rafforzamento e lo sviluppo dell'IFF europea sia necessario il sostegno politico del Consiglio; invita pertanto il Consiglio «Competitività» a inserire concretamente nella sua agenda l'IFF europea;

o

o o

50. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.
