

Giovedì 31 maggio 2018

P8_TA(2018)0237

Meccanismo per collegare l'Europa dopo il 2020

Risoluzione del Parlamento europeo del 31 maggio 2018 sul pilastro relativo ai trasporti del meccanismo per collegare l'Europa dopo il 2020 (2018/2718(RSP))

(2020/C 76/18)

Il Parlamento europeo,

- visti gli articoli 311, 312 e 323 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE),
- visti il regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 ⁽¹⁾, e la sua successiva modifica mediante il regolamento (UE, Euratom) 2017/1123 del Consiglio, del 20 giugno 2017 ⁽²⁾,
- visto l'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria ⁽³⁾,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2016 sulla preparazione della revisione post-elettorale del QFP 2014-2020: il contributo del Parlamento in vista della proposta della Commissione ⁽⁴⁾,
- visto il documento di riflessione della Commissione del 28 giugno 2017 sul futuro delle finanze dell'UE (COM(2017)0358),
- vista la sua risoluzione del 24 ottobre 2017 sul documento di riflessione sul futuro delle finanze dell'UE ⁽⁵⁾,
- visti la proposta di regolamento del Consiglio, presentata dalla Commissione il 14 settembre 2016, recante modifica del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 (COM(2016)0604), la comunicazione della Commissione (COM(2016)0603) e il documento di lavoro dei servizi della Commissione che la accompagna (SWD(2016)0299),
- vista la proposta, presentata dalla Commissione il 14 settembre 2016, di modifica dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria (COM(2016)0606),
- vista la ratifica dell'accordo di Parigi da parte del Parlamento europeo, il 4 ottobre 2016, e del Consiglio, il 5 ottobre 2016,
- vista la sua risoluzione del 26 ottobre 2016 sulla revisione intermedia del QFP 2014-2020 ⁽⁶⁾,
- visto il parere del Comitato delle regioni, del 15 giugno 2016, sulla revisione intermedia del Quadro finanziario pluriennale ⁽⁷⁾,
- vista la comunicazione della Commissione, del 2 maggio 2018, dal titolo "Un bilancio moderno al servizio di un'Unione che protegge, che dà forza, che difende: Quadro finanziario pluriennale 2021-2027" (COM(2018)0321),
- vista la dichiarazione congiunta della Commissione e dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, del 28 marzo 2018, relativa al piano d'azione sulla mobilità militare (JOIN(2018)0005),

⁽¹⁾ GUL 347 del 20.12.2013, pag. 884.

⁽²⁾ GUL 163 del 24.6.2017, pag. 1.

⁽³⁾ GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU C 101 del 16.3.2018, pag. 64.

⁽⁵⁾ Testi approvati, P8_TA(2017)0401.

⁽⁶⁾ Testi approvati, P8_TA(2016)0412.

⁽⁷⁾ GU C 17 del 18.1.2017, pag. 20.

Giovedì 31 maggio 2018

- vista la relazione della Commissione, del 14 febbraio 2018, sulla valutazione intermedia del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) (COM(2018)0066),
 - visto l'articolo 123, paragrafi 2 e 4, del suo regolamento,
- A. considerando che lo sviluppo e la riqualificazione delle infrastrutture di trasporto nell'UE sono ancora piuttosto frammentati e rappresentano una sfida notevole in termini di capacità e finanziamento, ma sono essenziali per garantire sia la crescita, l'occupazione e la competitività sostenibili che la coesione sociale e territoriale nell'Unione, contrastando in tal modo gli squilibri tra regioni;
 - B. considerando che l'MCE è un programma di finanziamento comune a gestione centralizzata progettato per promuovere lo sviluppo di una rete transeuropea (TEN) ad alte prestazioni, sostenibile e interconnessa negli ambiti delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e dei servizi digitali;
 - C. considerando che il rapido completamento della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) contribuirà in misura sostanziale al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni dell'UE nel quadro dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, alla decarbonizzazione dell'economia europea e agli obiettivi 20-20-20 in materia di politica energetica e climatica; che la rete centrale dovrebbe essere completata entro il 2030 e la rete globale entro il 2050;
 - D. considerando che un europeo su dieci lavora nel settore dei trasporti in senso lato e che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto porteranno alla creazione di nuova occupazione, giacché si stima che ogni miliardo di euro investito nella rete centrale TEN-T creerà fino a 20 000 nuovi posti di lavoro;
 - E. considerando che l'MCE punta principalmente ad agevolare i collegamenti transfrontalieri, a creare nodi multimodali e urbani, ad affrontare le carenze del mercato e a eliminare le strozzature; che l'MCE ha permesso la realizzazione di progetti che altrimenti non sarebbero stati attuati e ha in tal modo fornito un chiaro valore aggiunto dell'UE agevolando la cooperazione e il coordinamento transnazionali;
 - F. considerando che il settore dei trasporti ha rappresentato la quota maggiore del bilancio dell'MCE nel periodo 2014-2020; che la quota dei trasporti era suddivisa tra una dotazione generale per tutti gli Stati membri e una dotazione relativa alla coesione, disponibile per tutti gli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione e trasferita direttamente da quest'ultimo;
 - G. considerando che l'MCE è uno dei programmi dell'UE di maggior successo, dal momento che gli inviti a presentare proposte hanno ricevuto un numero di adesioni ampiamente superiore al limite previsto; che alla fine del 2017 l'MCE relativo ai trasporti aveva già assegnato 21,3 miliardi di EUR in sovvenzioni per progetti TEN-T, incentivando investimenti per un totale di 41,6 miliardi di EUR; che nel corso del 2018 saranno firmate ulteriori convenzioni di sovvenzione per un invito a presentare proposte di finanziamento misto, che unisce sovvenzioni dell'MCE e finanziamenti privati, anche a titolo del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS); che il bilancio iniziale di 1 miliardo di EUR previsto per tale invito a presentare proposte è stato aumentato, nel novembre 2017, di 350 milioni di EUR per sostenere la priorità "Innovazione e nuove tecnologie", in linea con gli obiettivi del piano d'azione sui combustibili alternativi;
 - H. considerando che l'introduzione del principio che prevede l'obbligo di utilizzo pena la perdita definitiva ha contribuito notevolmente al successo dell'MCE; che, tuttavia, dovrebbe essere velocizzato il recupero degli stanziamenti relativi ai progetti non realizzati;
 - I. considerando che l'MCE è inteso ad accelerare gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto e nell'innovazione e a mobilitare finanziamenti sia dal settore pubblico che da quello privato, aumentando nel contempo la certezza del diritto e rispettando il principio della neutralità tecnologica;
 - J. considerando che nel giugno 2018 la Commissione dovrebbe pubblicare le sue proposte legislative sugli investimenti strategici europei, compreso un aggiornamento dell'MCE;
- 1. sottolinea che investire nelle infrastrutture di trasporto significa investire nella crescita sostenibile a lungo termine, nella coesione, nella competitività e nell'occupazione; sottolinea, pertanto, l'importanza strategica del programma MCE per quanto concerne l'integrazione del mercato interno, la mobilità intelligente e la possibilità dell'UE di creare un valore aggiunto tangibile per i cittadini attraverso tale programma;

Giovedì 31 maggio 2018

2. sottolinea che l'MCE è stato, è e deve rimanere uno strumento efficace e mirato per gli investimenti nelle infrastrutture transeuropee (TEN) nei settori dei trasporti, dell'energia e dei servizi digitali, affinché contribuisca alle priorità dell'UE in materia di occupazione, crescita e investimenti, mercato unico, Unione dell'energia, clima e mercato unico digitale;
3. sottolinea il successo ottenuto dal programma MCE 2014-2020 nell'apportare un elevato valore aggiunto europeo sostenendo progetti di connettività con una dimensione transfrontaliera, interoperabile e multimodale e progetti che rafforzano la connettività in tutte le modalità di trasporto, ivi compresi i trasporti marittimi, i porti interni e le vie navigabili interne, attribuendo la priorità a progetti che realizzano i collegamenti mancanti ed eliminando le strozzature al fine di conseguire uno spazio unico europeo dei trasporti accessibile a tutti e un settore dei trasporti innovativo; invita la Commissione ad aumentare il valore aggiunto transfrontaliero dei nodi, quali i porti marittimi, e a sostenere progetti finalizzati a rafforzare la connettività con i paesi terzi partner;
4. riconosce che i benefici e le potenzialità degli investimenti dell'UE nella rete TEN-T possono essere realizzati pienamente solo dopo il completamento delle reti centrale e globale; invita la Commissione a tenere presente che il completamento di tali reti richiederà investimenti significativi, che dipenderanno in parte dal sostegno costante dell'UE, se non si vuole che subisca una battuta d'arresto; insiste sul fatto che occorre continuare a esercitare pressione per conseguire il completamento di tali reti al più tardi, rispettivamente, nel 2030 e nel 2050 e conformemente alle norme del XXI secolo nel corso di tutto il processo;
5. invita la Commissione a garantire che il programma MCE nell'ambito della proposta di QFP 2021-2027 sia il proseguimento dell'attuale programma con un'ambizione ancora maggiore in termini di obiettivi strategici e risorse finanziarie; sottolinea che gli investimenti in progetti di trasporto digitali, innovativi e sostenibili devono essere accelerati per procedere verso un sistema di trasporti più ecologico, realmente integrato, moderno, accessibile a tutti, più sicuro ed efficiente;
6. riconosce che l'intervento dell'MCE è stato determinante per l'avvio della maggior parte dei progetti, in particolare per i progetti di connettività a livello transfrontaliero, nazionale, regionale e locale; sottolinea che l'MCE si è dimostrato un importante catalizzatore di investimenti pubblici e privati; ritiene tuttavia che dovrebbero essere intraprese ulteriori azioni per sfruttarne appieno il potenziale;
7. invita la Commissione a esaminare ulteriori modalità di promozione dell'MCE in quanto strumento a orientamento politico con obiettivi settoriali specifici, che si occupa di progetti complessi con una dimensione di interoperabilità transfrontaliera o su scala UE;
8. ritiene che nel prossimo QFP, basandosi su un esame approfondito del periodo 2014-2020 e delle conseguenze della complessa relazione tra l'MCE e altri programmi e strumenti finanziari, quali Orizzonte 2020, i fondi SIE e il FEIS, e in particolare dell'effetto di sostituzione osservato tra l'MCE e il FEIS, la Commissione debba ulteriormente rafforzare e garantire la complementarità tra l'MCE e altri programmi quali Orizzonte Europa e il Fondo InvestEU, al fine di mantenere e promuovere i chiari obiettivi del programma, evitare sovrapposizioni e ottimizzare le risorse di bilancio;
9. sottolinea che eventuali tagli al prossimo MCE a favore di altri programmi, come quelli effettuati nel quadro dell'MCE 2014-2020 a vantaggio del FEIS e del programma europeo di sviluppo del settore industriale della difesa (EDIDP), sarebbero considerati inaccettabili; esorta la Commissione a mantenere l'integrità della capacità fiscale dell'MCE, in quanto la grande maggioranza dei finanziamenti a titolo dell'MCE riguarda progetti con più ampi benefici a livello regionale e dell'UE, ma per i quali non sono disponibili finanziamenti nazionali o di mercato sufficienti;
10. riconosce l'incoraggiante successo registrato dai primi risultati dell'invito a presentare proposte di finanziamento misto lanciato nell'ambito dell'attuale programma MCE; incoraggia vivamente la Commissione, pertanto, a ripetere tali inviti a presentare proposte in futuro e a continuare a utilizzare un MCE più solido sotto forma di sovvenzioni, da combinare con strumenti finanziari UE e non UE, ove possibile; invita inoltre la Commissione a trovare modi per incoraggiare più efficacemente la partecipazione di coinvestitori privati, e gli Stati membri a eliminare gli ostacoli legislativi e amministrativi a tale processo;
11. invita la Commissione a incoraggiare ulteriormente le sinergie a livello di progetti tra i tre settori, che attualmente sono limitate a causa della rigidità del quadro di bilancio per quanto riguarda l'ammissibilità dei progetti e dei costi; esorta la Commissione ad adeguare le infrastrutture alle future necessità della mobilità pulita e intelligente; si attende che i futuri orientamenti politici settoriali e lo strumento dell'MCE siano resi più flessibili al fine di facilitare le sinergie e rispondere maggiormente ai nuovi sviluppi tecnologici e alle nuove priorità, come la digitalizzazione, accelerando al contempo la creazione di un'economia a basse emissioni di carbonio e affrontando le sfide sociali comuni come la cibersicurezza;

Giovedì 31 maggio 2018

12. sottolinea l'importanza della gestione diretta al fine di garantire procedure comuni fra i tre settori, una rapida assegnazione dei fondi e una solida esecuzione del bilancio; evidenzia che la gestione diretta delle sovvenzioni dell'MCE si è rivelata molto efficace, con una solida riserva di progetti e una procedura di selezione competitiva, un'attenzione particolare agli obiettivi politici dell'UE, un'attuazione coordinata e il pieno coinvolgimento degli Stati membri; riconosce il ruolo fondamentale svolto dall'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) per la buona riuscita dell'MCE attraverso l'ottimizzazione del bilancio, in particolare grazie alla sua flessibilità nel riorientare rapidamente i fondi non spesi per determinate azioni verso il finanziamento di nuove; insiste sulla necessità di rafforzare l'INEA onde garantire che i fondi dell'UE siano spesi in modo adeguato;

13. sostiene l'applicazione del principio che prevede l'obbligo di utilizzo pena la perdita definitiva nella gestione diretta dell'MCE; insiste, al contempo, sul mantenimento della possibilità di riciclare gli impegni nei casi in cui i progetti non stiano ottenendo i risultati previsti, al fine di aumentare l'efficienza dell'MCE;

14. riconosce la complessità che comporta la presentazione di un progetto, specialmente nel caso delle grandi infrastrutture di trasporto, e la pertinenza dell'assistenza tecnica fornita, per esempio attraverso l'azione di sostegno al programma MCE, in particolare agli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione, al fine di promuovere l'ammissibilità di progetti maturi e di elevata qualità; invita la Commissione a continuare a fornire questo tipo di assistenza e a ripensare i criteri di valutazione in modo da favorire un'individuazione più chiara del valore aggiunto dei progetti; chiede inoltre alla Commissione di adottare ulteriori misure per semplificare in misura significativa i requisiti amministrativi, non soltanto per le sovvenzioni di entità ridotta, e adeguare l'assistenza tecnica fornita ai richiedenti di progetti di minori dimensioni;

15. si compiace del fatto che nel programma 2014-2020 siano stati trasferiti 11,3 miliardi di EUR dal Fondo di coesione alla dotazione per la coesione nell'ambito del pilastro dei trasporti dell'MCE e sottolinea il notevole successo degli inviti a presentare proposte relativi alla politica di coesione;

16. prende atto della proposta della Commissione di stanziare 42,265 miliardi di EUR all'MCE per il periodo 2021-2027, compresi 7,675 miliardi di EUR per progetti in materia di energia e 2,662 miliardi di EUR per progetti in materia di telecomunicazioni e nel settore digitale (entrambi a prezzi costanti); si rammarica, tuttavia, del fatto che a prezzi costanti la dotazione assegnata all'MCE-Trasporti sia pari a 11,384 miliardi di EUR e il contributo del Fondo di coesione ammonti a 10 miliardi di EUR, con una riduzione, rispettivamente, del 12 % e del 13 %; osserva che i fondi assegnati al pilastro dei trasporti sono gli unici ad aver subito tagli e ritiene ciò inaccettabile; sottolinea che le sfide del settore dei trasporti nel mercato interno e il successo dell'MCE sono in contrasto con una riduzione della dotazione per i trasporti e chiede alla Commissione di riconsiderare l'importo proposto;

17. ritiene che, al fine di mantenere un grado elevato di credibilità e di attrattività del programma MCE per gli investitori, la sua capacità finanziaria durante il prossimo periodo del QFP debba essere aumentata; sottolinea che un bilancio insufficiente per i trasporti metterebbe a rischio il completamento della rete TEN-T e che ciò, di fatto, svaluterebbe gli investimenti già effettuati con finanziamenti pubblici;

18. sottolinea inoltre che la dotazione per la coesione presenta una forte dimensione regionale che risponde alla domanda locale ed è fondamentale per il completamento delle parti della rete centrale negli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione e, pertanto, per la coesione territoriale dell'UE; osserva che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto dell'UE, se attuati con il contributo proveniente dal Fondo di coesione, dovrebbero continuare a essere un sistema equilibrato di fonti di finanziamento gestite a livello centrale e mediante gestione concorrente; pone in evidenza il fatto che l'importo stanziato nell'ambito della gestione diretta del quadro MCE a titolo del Fondo di coesione nel prossimo QFP 2021-2027 deve mantenersi almeno allo stesso livello rispetto al precedente QFP 2014-2020 e che detto importo deve essere sufficiente per completare, durante il prossimo QFP 2021-2027, i progetti finanziati a titolo del Fondo di coesione stanziato nell'ambito dell'attuale MCE;

19. ricorda che il completamento della rete centrale dei trasporti nell'UE e la realizzazione delle priorità politiche continueranno a richiedere la partecipazione dei cittadini e dei soggetti interessati al processo decisionale, la trasparenza nella valutazione e nel monitoraggio dell'attuazione dei progetti sul piano ambientale e finanziario, il miglioramento dell'integrazione modale e la promozione di operazioni co-modali;

20. invita la Commissione e gli Stati membri a mantenere il loro impegno a conseguire i principali obiettivi politici dell'MCE nel settore dei trasporti: entro il 2030 – completamento della rete centrale TEN-T, compresa la realizzazione della ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR), delle autostrade del mare e dei sistemi europei di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), e transizione verso una mobilità pulita, competitiva, innovativa e connessa, compresa una struttura portante dell'UE di infrastrutture di ricarica per i carburanti alternativi entro il 2025; progressi verso il completamento della rete globale TEN-T entro il 2050;

Giovedì 31 maggio 2018

21. sottolinea la necessità di prestare maggiore attenzione a progetti orizzontali intelligenti; chiede pertanto alla Commissione di prendere in considerazione l'istituzione di iniziative specifiche, dedicate e transnazionali per accelerare e assicurare la corretta attuazione di priorità orizzontali quali il sistema ERTMS stimolando gli investimenti privati, in parte riunendo sovvenzioni e strumenti finanziari;
 22. ricorda, riguardo al settore dei trasporti, che è importante concentrarsi sulle connessioni multimodali e transfrontaliere, sulle soluzioni digitali, sul trasferimento modale e su trasporti più sostenibili; ritiene che l'MCE aggiornato debba inoltre dare priorità a collegamenti più diretti tra la rete centrale e quella globale; ritiene che tali obiettivi debbano riflettersi nell'elenco di progetti individuati in via preliminare, da includersi nel prossimo regolamento MCE;
 23. riconosce che il settore dei trasporti dovrebbe sfruttare appieno le opportunità offerte dalle tecnologie digitali e innovative e riconosce che le infrastrutture di trasporto nuove e innovative sono sempre più attraenti per gli investimenti, specialmente quelli del settore privato; evidenzia, tuttavia, che le infrastrutture esistenti continuano a rappresentare la struttura portante della rete dell'UE e sottolinea l'urgente necessità di investire maggiormente nella loro manutenzione; invita pertanto la Commissione a garantire l'attrattiva dell'ammodernamento o del miglioramento delle infrastrutture esistenti con un elevato livello di ambizione in materia di innovazione;
 24. invita la Commissione a rivolgere un'attenzione particolare alle regioni ultraperiferiche (RUP), come sancito dall'articolo 349 TFUE, estendendo la rete centrale dei porti per migliorare la connettività all'interno dei loro bacini geografici, tra le regioni stesse, con il continente e con i paesi terzi; ritiene che alle RUP debba essere concesso un cofinanziamento fino all'85 % in tutti i modi di trasporto per migliorare il loro accesso agli inviti a presentare proposte e creare collegamenti marittimi regolari tra le RUP e le zone continentali; invita la Commissione a considerare la possibilità di formulare un invito a presentare proposte specifico per le RUP, nonché di assegnare finanziamenti a favore delle tecnologie innovative per gli aeroporti regionali nelle RUP allo scopo di garantire la sicurezza e la manutenzione delle infrastrutture aeroportuali;
 25. accoglie con favore gli obiettivi stabiliti nella comunicazione congiunta relativa al piano d'azione sulla mobilità militare riguardanti sia il miglioramento delle infrastrutture che la creazione di sinergie; invita la Commissione a utilizzare l'MCE per sostenere lo sviluppo delle infrastrutture a duplice uso (civile e di difesa) lungo la rete TEN-T;
 26. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione e agli Stati membri.
-