



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.01.2003
COM(2003) 38 definitivo

2001/0226 (COD)

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee

(presentata dalla Commissione a norma dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE)

RELAZIONE

Alla sessione plenaria del 2 luglio 2002, il Parlamento europeo ha approvato sulla base di alcuni emendamenti la proposta della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento del Consiglio (CE) n. 2236/95 del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee. Il Comitato economico e sociale hanno a loro volta sostenuto l'iniziativa mentre il Comitato delle regioni non si è espresso al riguardo.

Il Parlamento europeo è essenzialmente d'accordo sul contenuto generale della proposta della Commissione, ma ha formulato alcuni emendamenti sulla base dei quali la Commissione propone di introdurre alcuni nuovi elementi nel suo testo originale.

La Commissione europea presenta questa proposta riveduta per facilitare il processo di conseguimento degli obiettivi evidenziati al Consiglio europeo di Barcellona¹.

1. EMENDAMENTI ACCOLTI/PARZIALMENTE ACCOLTI

La Commissione è pronta ad incorporare i suggerimenti e gli emendamenti (o parti di essi) volti a rafforzare alcuni elementi della del regolamento e a chiarire il testo della sua proposta.

1.1. Considerandi

Sono stati incorporati gli elementi seguenti:

- un riferimento al ritardo accumulato per le TEN-Trasporti (emendamento PE n. 1);
- un riferimento alla priorità da assegnare al finanziamento TEN-Energia (emendamento PE n. 3);
- un riferimento alle partnership pubblico/privato come strumento di finanziamento (emendamento PE n. 4);
- il riferimento alla compatibilità del finanziamento con gli obiettivi della mobilità sostenibile (emendamento PE n. 4);
- un riferimento ai ritardi dei progetti nelle Alpi e nei Pirenei (emendamento PE n. 5);
- un riferimento specifico al finanziamento di GALILEO (emendamento PE n. 6);
- un riferimento alla necessità di aumentare la dotazione di bilancio TEN trasporti per far fronte alle sfide dell'allargamento (parte dell'emendamento PE n. 7);

¹ Il Consiglio europeo chiede al Consiglio e al Parlamento europeo di adottare entro il dicembre 2002, la revisione degli orientamenti e le correlate regole finanziarie sulle reti transeuropee (TEN).

1.2. Articolo 1 (che modifica l'articolo 5, paragrafo 3 e concerne il campo di applicazione della proposta)

- è fatto un riferimento più esplicito all'eliminazione delle strozzature (emendamento PE n. 8);
- è introdotto un nuovo riferimento alla sicurezza (emendamento PE n. 8);
- la lettera c) concernente i sistemi di navigazione via satellite è completata dal completo riferimento alla decisione 1692/96, come per le altre lettere (emendamenti PE nn. 8 e 13).

1.3. Articolo 1bis (nuovo – che modifica l'art. 13)

- introduzione di regole più rigorose nel finanziamento dei progetti per conformarsi all'obiettivo di una gestione solida e efficiente (emendamento PE n. 9);

1.4. Articolo 1 paragrafo 2 (che modifica l'art. 17 sulla comitologia)

- la Commissione accetta la proposta del PE di costituire un comitato consultivo anziché un comitato di gestione (emendamento PE n. 10);

1.5. Articolo 1 paragrafo 3 (che modifica l'art. 18 sulle questioni di bilancio)

- è introdotto un nuovo riferimento alla valutazione dei progetti e in merito all'uso dei fondi (emendamento PE n. 11);

2. EMENDAMENTI NON ACCOLTI

La Commissione non ha accolto vari emendamenti (o parti di emendamenti) al testo proposti dal Parlamento europeo, in particolare quelli che modificano il campo di applicazione della proposta o che pregiudicano il suo diritto di iniziativa:

- l'emendamento che impone di valutare la procedura di pianificazione in vigore negli Stati membri nonché la natura dei progetti TEN-T non può essere accolto. Data la natura molto diversa dei progetti, tale valutazione sarebbe praticamente impossibile da eseguire (emendamento PE n. 2).

- l'emendamento concernente le condizioni di ammissibilità per progetti sull'energia deriva da un'interpretazione erranea del regolamento in vigore, in quanto la fase di sviluppo (precedente la fase di costruzione) può già usufruire – secondo il regolamento vigente - di un sostegno massimo del 50% e non è quindi direttamente interessata dalla presente proposta (parte dell'emendamento PE n. 3).

- i primi tre paragrafi dell'emendamento PE n. 7 relativi al sostegno al monitoraggio da parte del PE non sono accettabili. Il Programma pluriennale indicativo (MIP) di bilancio per le TEN trasporti sarà riveduto nel 2003. Fino a tale data non vi sarà una specifica proposta sulla nuova programmazione nell'ambito della dotazione trasporti TEN. A partire dal 2003 e considerata la disponibilità di finanziamenti supplementari per il sostegno di progetti transfrontalieri con paesi candidati al di fuori del MIP (attraverso la procedura di bilancio annuale), il Parlamento europeo sarà consultato, come abitualmente, prima dell'adozione della decisione della Commissione,

nell'ambito del suo diritto di esame. Anche il secondo e il terzo dei paragrafi aggiunti non possono essere accolti. Il contenuto si riferisce a “programmi pluriennali”, ma il regolamento finanziario TEN-T non rientra in questa categoria dato che le decisioni finanziarie sono basate su impegni annuali.

- Relativamente ai due emendamenti (parte degli emendamenti PE nn. 8 e 13) concernenti l'articolo 1. (campo di applicazione), parte della modifica chiesta non può essere accolta, in particolare la proposta di estendere il campo di applicazione all'intermodalità stradale e per vie navigabili (la definizione non è chiara e potrebbe dar adito a molti progetti) e l'inclusione di TEN-Telecom, in quanto modificano l'essenza della proposta della Commissione .

- Circa la comitologia, secondo la decisione del Consiglio sulle regole di comitologia, non è possibile invitare la BEI e i paesi di adesione alle riunioni di comitato. Tale disposizione non può pertanto essere accolta (parte dell'emendamento PE n. 10). Ciò non vieta di invitare la BEI e i paesi di adesione qualora siano proposte disposizioni specifiche nel quadro del regolamento interno del comitato.

- La fissazione infine di regole rigide che portano a sopprimere il sostegno TEN-T, se i fondi non sono usati entro un certo numero di anni non è sempre compatibile con il ciclo di vita dei progetti di infrastruttura. La Commissione è a favore di una gestione solida ed efficiente ma considera anche che si debba lasciare una certa flessibilità ai progetti poiché i ritardi possono essere dovuti a cause esterne (parte dell'emendamento PE n. 11).

In questo contesto la Commissione ha modificato la sua proposta in conseguenza.

Proposta modificata di²

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156, primo comma,

vista la proposta della Commissione³,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁶,

considerando quanto segue:

- (1) L'aumento del traffico nell'ultimo decennio, e in particolare dell'autotrasporto pesante, ha portato ad un maggior congestionamento ed inquinamento in tutto il territorio comunitario. L'attuale capacità della rete stradale e dell'infrastruttura ferroviaria è tutt'altro che ottimale e le tratte transfrontaliere sono gli elementi più deboli; il forte ritardo nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti si spiega con il fatto che i progetti di collegamento ferroviario transfrontaliero implicano grandi opere infrastrutturali, come la costruzione di gallerie o ponti di notevole lunghezza. In presenza di questi fattori, l'efficienza economico-finanziaria dei progetti è spesso fortemente limitata.
- (1a) Il ritardo accumulato per le reti di trasporto transeuropee rappresenta una quota significativa del sostegno globale dei progetti. Permangono da risolvere grandi problemi nei 14 progetti prioritari approvati al Consiglio europeo di Essen, per i quali è ritenuto necessario un aumento del livello di cofinanziamento comunitario.
- (2) I collegamenti transfrontalieri nel settore delle reti dell'energia sono importanti per garantire il buon funzionamento del mercato interno, la sicurezza

² Rispetto alla proposta di emendamento del regolamento n. 2236/95 contenuta nel documento COM(2002)134, la presente proposta modificata riguarda soltanto gli elementi sottolineati nel testo.

³ GUC ...

⁴ GUC ...

⁵ GUC ...

⁶ GUC ...

dell'approvvigionamento e l'uso ottimale delle infrastrutture di energia esistenti. Occorre, quindi, estendere il vantaggio di un contributo finanziario più elevato ai progetti prioritari delle reti dell'energia. I progetti prioritari sulle reti dell'energia, necessari nell'interesse dell'economia europea, ma non redditizi in termini commerciali che non provocano distorsioni concorrenziali tra imprese sono quindi anche ammissibili per un aiuto finanziario più elevato. Questo aiuto è in riferimento ai progetti prioritari sulle reti dell'energia.

- (3) Occorre adottare disposizioni per concedere un contributo maggiorato sino al 20% dei costi complessivi dell'investimento per i progetti relativi alle strozzature transfrontaliere della rete ferroviaria e per i progetti ai confini con i paesi candidati, purché concorrano notevolmente al miglioramento della rete transeuropea istituita con decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti⁷.
- (4) Poiché la realizzazione dei progetti transfrontalieri ai confini dei paesi candidati può risultare difficile a causa di ostacoli di natura finanziaria, appare opportuno predisporre finanziamenti addizionali, compreso il capitale privato, per i più urgenti interventi di miglioria riguardanti le infrastrutture di trasporto ai confini con tali paesi. La potenziale redditività, il valore aggiunto sociale e economico dei progetti e la loro compatibilità con gli obiettivi della mobilità sostenibile devono essere opportunamente valutati. I fondi destinati a questi progetti specifici riguardano il periodo 2003-2006, indipendentemente dalla data di adesione dei nuovi Stati membri.
- ~~(4b) I principali ritardi nella realizzazione di progetti della rete di trasporto transeuropea concernono progetti ferroviari transfrontalieri situati in zone caratterizzate da barriere naturali come le Alpi e i Pirenei.~~
- ~~(4c) Il Consiglio Trasporti ha raggiunto un accordo il 26 marzo 2002 sugli aspetti legali dell'impresa comune GALILEO⁸, in base al quale un importo di 450 milioni EUR sarà assegnato al finanziamento della fase di sviluppo e attribuzione all'impresa comune.~~
- (5) Le disposizioni del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio⁹, devono essere adeguate alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁰.
- (6) Per tener debitamente conto degli obiettivi delle reti di trasporto transeuropee e della sfide poste alla politica di trasporto dall'allargamento, sarà necessario un aumento considerevole della dotazione finanziaria a favore delle reti di trasporto transeuropee nella prossima prospettiva finanziaria. In particolare, la dotazione finanziaria per l'attuazione del regolamento (CE) n. 2236/95 deve essere aumentata al fine di finanziare i più urgenti interventi di miglioria riguardanti infrastrutture di trasporto ai confini con i paesi candidati.
- (7) Il regolamento (CE) n. 2236/95 deve essere modificato di conseguenza,

⁷ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata con decisione 1346/2001/CEE (GU n. L 185 del 6.7.2001, pag. 1).

⁸ GU L 138 del 28.5.2002, pag. 1. Regolamento (CE) n. 876/2002 del 21 maggio 2002 del Consiglio.

⁹ GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1655/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 197 del 29.7.1999, pag. 1).

¹⁰ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 2236/95 è modificato come segue:

1) All'articolo 5, il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

“3. Indipendentemente dalla forma di intervento prescelta, l'importo totale del contributo comunitario assegnato ai sensi del presente regolamento non deve superare il 10% del costo totale dell'investimento. Tuttavia l'importo totale del contributo comunitario potrà eccezionalmente raggiungere il 20% del costo totale dell'investimento nei seguenti casi:

- a) ~~progetti relativi a~~ per eliminare le strozzature transfrontaliere del sistema ferroviario e/o completare raccordi mancanti in zone in cui le barriere naturali ostacolano la libera circolazione delle merci e delle persone, che promuovono la sicurezza e contribuiscono notevolmente alla riduzione degli squilibri tra modi di trasporto e al miglioramento del trasporto per ferrovia sulla rete transeuropea di trasporto stabilita con decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio *;
- b) altri ~~progetti relativi a~~ per eliminare le strozzature ferroviarie ai confini con i paesi candidati, che rechino un beneficio particolarmente elevato in termini di miglioramento della sicurezza e riduzione della congestione sulla rete transeuropea di trasporto stabilita con decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio *;
- c) progetti relativi ai sistemi di posizionamento e di navigazione via satellite di cui all'articolo 17 della decisione n. 1692/96/CE e;
- d) progetti prioritari delle reti dell'energia.

2) All'articolo 13, è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. Se, entro un periodo/massimo di dieci anni dopo la concessione dell'assistenza finanziaria ad un'operazione, detta azione non è stata completata, la Commissione chiede il rimborso dell'assistenza concessa."

* GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1."

- 3) L'articolo 17 è sostituito dal testo seguente:

“Articolo 17

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.
2. Quando si fa riferimento alla procedura specificata nel presente articolo, ~~si applica la procedura di gestione di cui all'articolo 4~~ si applica la procedura consultiva di cui all'articolo 3 della decisione del Consiglio 1999/468/CE*, in conformità degli articoli 7 e 8 di essa.
3. Il periodo di cui all'articolo 4, paragrafo 3 della decisione 1999/468/CE è fissato a due mesi.

* GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.”

- 4) All'articolo 18, il primo comma è sostituito dal seguente:

“La dotazione finanziaria per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2000-2006 è pari a 4 700 milioni di euro”.

È aggiunto un nuovo paragrafo 2

"L'assegnazione dei fondi è collegata al livello qualitativo e quantitativo di attuazione."

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, [...]

Per il Parlamento europeo
La Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente