

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per i trasporti e il turismo

2004/0154(COD)

3.6.2005

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per i bilanci

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio (COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD))

Relatore: Seán Ó Neachtain

PA_Leg

BREVE GIUSTIFICAZIONE

Introduzione

Le reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) costituiscono un fattore fondamentale dell'integrazione economica europea. L'importanza di reti di trasporto europee efficienti è stata riconosciuta da qualche tempo, segnatamente al Consiglio di Essen nel 1994 dove era stato identificato un gruppo iniziale di 14 progetti prioritari da completare entro il 2010. Senza le TEN-T non possono essere realizzati i pieni vantaggi del mercato interno. Le regioni meno avvantaggiate e più remote dell'Unione europea trarranno anch'esse profitto dalla creazione di una rete di trasporto europea che faciliterebbe in ampia misura la circolazione di merci e persone. Un ulteriore impulso alla creazione di una rete TEN-T è stato dato dal Consiglio di Barcellona del 2002 il quale ha sottolineato che reti forti e integrate nel settore dei trasporti costituiscono una chiave di volta del mercato interno europeo.

Il Regolamento 2236/95/CE ha fissato le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e la decisione 1692/96/CE ha stabilito orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e inserito nel suo allegato, che comprendeva i progetti di Essen, il previsto piano della rete che doveva essere completata entro il 2010.

A seguito dei lavori del Gruppo di Alto Livello Van Miert è stato adottato un ulteriore pacchetto di progetti, compresi progetti nei nuovi Stati membri. Gli orientamenti comunitari sono stati emendati di conseguenza dalla decisione 284/2004/CE che ha altresì dato priorità all'eliminazione delle strozzature, agli investimenti in infrastrutture per le ferrovie, alla navigazione interna, alla navigazione marittima a corto raggio e alle operazioni intermodali.

Progressi

Nonostante la disponibilità di tali fondi e i recenti elevati livelli di utilizzazione degli stanziamenti nel bilancio comunitario per le TEN-T, i progressi relativi alla serie iniziale di progetti sono stati lenti e deludenti. Solo tre della serie iniziale di progetti prioritari stabiliti a Essen sono stati completati. Si può pertanto concludere che i finanziamenti comunitari non sono riusciti a rappresentare finora un catalizzatore per attirare investimenti privati e pubblici per le reti TEN-T.

Il regolamento proposto

Il regolamento ora proposto modificherebbe il regolamento 2236/95/CE e in tal modo fisserebbe nuove norme per la concessione di un aiuto finanziario comunitario per le reti transeuropee. Esso modifica la percentuale massima dei costi dei singoli progetti che il bilancio comunitario può coprire, stabilisce una procedura di comitatologia per l'adozione di decisioni relative alle reti transeuropee; consente alla Comunità di appoggiare una programmazione pluriennale e incentra l'aiuto su progetti o parti di progetti che rappresentano

il più elevato valore aggiunto europeo.

Spese globali proposte per il 2007-2013

I membri avranno notato che il periodo di finanziamento contemplato nel progetto di regolamento coincide con quello della nuova prospettiva finanziaria proposta. Il relatore ritiene ovvio che la proposta della Commissione per i finanziamenti TEN-T sia compatibile con la sua proposta sulla prospettiva finanziaria 2007-2013. Al momento della stesura del presente documento non è chiaro se il Parlamento e il Consiglio concorderanno una nuova prospettiva finanziaria o in realtà quale decisione sarà adottata dal Consiglio sul livello delle risorse proprie. Soprattutto quest'ultima decisione potrebbe avere un'incidenza sugli importi disponibili per le TEN-T e altri settori di spese di bilancio.

L'importo proposto nel progetto di regolamento per i progetti TEN-T relativamente al periodo 2007-2013 ammonta a 20.350 milioni di euro, il che rappresenta una media annua di 2.907 milioni di euro. Il tasso annuo medio per il periodo dell'attuale prospettiva finanziaria è di 600 milioni di euro.

Limiti di finanziamento per progetti e parti di progetti

Al fine di aumentare l'effetto di controllo dei finanziamenti comunitari e di fare migliore uso di tale spesa la Commissione propone di aumentare il limite massimo della percentuale dei costi dei progetti sostenuta dal bilancio comunitario. Il tasso massimo di cofinanziamento sarebbe del 30% per talune sezioni di progetti prioritari e in casi eccezionali per progetti transfrontalieri potrebbe assommare al 50%. Progetti che comprendono aspetti di interoperabilità e di sicurezza potrebbero altresì attirare il 50% del sostegno, come potrebbe essere il caso per studi relativi a progetti di interesse comune. I costi di costruzione per questi ultimi sarebbero sostenuti fino al 15% dei costi totali.

Adeguatezza dei finanziamenti

L'aumento dell'importo medio annuo disponibile per le TEN-T sembra adeguato, ma il relatore intende sottolineare tre fattori:

- innanzitutto, l'attuale livello di finanziamento è chiaramente inadeguato quando si considerano i mancati progressi relativamente alla serie iniziale di progetti;
- in secondo luogo, l'allargamento e i lavori del gruppo Van Miert hanno condotto all'individuazione di un maggior numero di progetti prioritari, ora trenta rispetto a quattordici;
- in terzo luogo, la realizzazione degli obiettivi fissati nell'Agenda di Lisbona e nel Libro Bianco sui trasporti è possibile solamente se viene stabilita una rete efficiente TEN-T basata sui progetti ora individuati.

Inoltre, quando si considerano i livelli di sostegno per i singoli progetti il relatore rileva che l'importo globale proposto di 20.350 milioni di euro per il periodo 2007-2013 si basa su un presunto contributo medio UE del 14,5% per progetto. Il progetto di regolamento prevede contributi fino al 15%, al 30% o persino al 50% per taluni progetti.

Conclusioni

Per i motivi sopraindicati il relatore è dell'avviso che il livello di finanziamento proposto nel progetto di regolamento debba essere considerato come un minimo assoluto. Inoltre ritiene che i finanziamenti UE dovrebbero essere sbloccati solo quando esiste un fermo impegno da parte degli Stati membri interessati di fornire un sostegno finanziario per il progetto in questione. Nel caso di importanti progetti transfrontalieri ciò dovrebbe assumere la forma di un accordo bilaterale vincolante sottoscritto dai paesi interessati. Gli emendamenti proposti dal relatore riflettono tali preoccupazioni e la necessità di un efficace ruolo UE nel controllo della spesa relativa ai progetti TEN-T. Rafforzano altresì il ruolo di ispezione della Commissione e la sua capacità di recuperare fondi qualora non siano stati messi a disposizione adeguati finanziamenti paralleli.

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per i bilanci, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 CONSIDERANDO 3

(3) I ritardi registrati nella realizzazione **di connessioni transeuropee di elevate prestazioni**, soprattutto nella realizzazione delle sezioni transfrontaliere, rischiano di pregiudicare gravemente la competitività dell'Unione e degli Stati e delle regioni periferiche che non potranno - o non potranno più – approfittare pienamente degli effetti benefici del vasto mercato comunitario.

(3) I ritardi registrati nella realizzazione **dell'insieme della rete transeuropea di trasporto**, soprattutto nella realizzazione delle sezioni transfrontaliere, rischiano di pregiudicare gravemente la competitività dell'Unione e degli Stati e delle regioni periferiche che non potranno - o non potranno più – approfittare pienamente degli effetti benefici del vasto mercato comunitario.

Motivazione

È opportuno ricordare che il Consiglio e il Parlamento europeo hanno definito, nel quadro di

varie decisioni, l'ultima in ordine di tempo la decisione 884/2004/CE, una rete transeuropea di trasporto che copra progetti di interesse comune e progetti prioritari (Allegato III). I ritardi constatati a tutt'oggi non riguardano unicamente i soli progetti prioritari o, a maggior ragione, le tratte transfrontaliere dei soli progetti prioritari bensì la realizzazione dell'insieme della rete transeuropea di trasporto.

Emendamento 2
CONSIDERANDO 4

(4) Nella 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 trasporti¹ (in seguito: RTE-T), modificata dalla decisione n. 884/2004/CE, il costo stimato del completamento della rete transeuropea dei trasporti entro il 2020 è di circa 600 miliardi di euro. Per il periodo 2007-2013 gli investimenti necessari per i soli progetti prioritari ai sensi dell'allegato III di tale decisione corrispondono a quasi 140 miliardi di euro.

(4) Nella 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 trasporti¹ (in seguito: RTE-T), modificata dalla decisione n. 884/2004/CE, il costo stimato del completamento **dell'insieme** della rete transeuropea dei trasporti entro il 2020 è di circa 600 miliardi di euro. Per il periodo 2007-2013 gli investimenti necessari per i soli progetti prioritari ai sensi dell'allegato III di tale decisione corrispondono a quasi 140 miliardi di euro.

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé. Cfr. anche motivazione dell'emendamento al considerando 3.

Emendamento 3
CONSIDERANDO 5

(5) Per conseguire tali obiettivi, il Consiglio e il Parlamento hanno messo in evidenza la necessità di rafforzare e adattare gli strumenti finanziari tramite l'aumento del livello del cofinanziamento comunitario, prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di ostacoli naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento

(5) Per conseguire tali obiettivi, il Consiglio e il Parlamento hanno messo in evidenza la necessità di rafforzare e adattare gli strumenti finanziari tramite l'aumento del livello del cofinanziamento comunitario, prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di ostacoli naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento comunitario più elevata, **senza tuttavia**

comunitario più elevata.

pregiudicare l'accesso al finanziamento TEN per gli altri progetti iscritti nella rete transeuropea di trasporto.

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé. Cfr. anche motivazione dell'emendamento al considerando 3.

Emendamento 4
CONSIDERANDO 5 bis (nuovo)

5 bis) Per quanto riguarda la linea di bilancio TEN-T, il minimo che può essere previsto per il periodo 2007-2013 ammonta a 20.350 milioni di euro, se si vogliono raggiungere gli obiettivi stabiliti nelle decisioni nn. 1692/96 e 884/20004/CE e se si vogliono rispettare i nuovi livelli di cofinanziamento.

Motivazione

Se si vogliono raggiungere gli obiettivi stabiliti, è fondamentale che non venga ridotto l'importo disponibile per TEN-T durante il periodo 2007-2013.

Emendamento 5
CONSIDERANDO 8

(8) Il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee¹, modificato dal regolamento n. 1655/99/CE e dal regolamento n. 807/2004/CE rappresenta già un reale passo in avanti, dato che autorizza un'aliquota di finanziamento comunitario più elevata – che adesso è pari al 20%¹ - per i progetti dichiarati prioritari. Tale regolamento abbisogna tuttavia di norme di attuazione più semplici e di una dotazione

(8) Il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee¹, modificato dal regolamento n. 1655/99/CE e dal regolamento n. 807/2004/CE rappresenta già un reale passo in avanti, dato che autorizza un'aliquota di finanziamento comunitario più elevata – che adesso è pari al 20%¹ - per i progetti dichiarati prioritari. Tale regolamento abbisogna tuttavia di norme di attuazione più semplici e di una dotazione

finanziaria in presenza di risorse limitate. Appare pertanto necessario, ad integrazione dei finanziamenti nazionali pubblici e privati, potenziare l'intervento comunitario aumentando sia il volume che l'aliquota del contributo, in modo da accentuare l'effetto leva dei fondi comunitari e permettere quindi di realizzare i progetti prioritari individuati.

finanziaria in presenza di risorse limitate. Appare pertanto necessario, ad integrazione dei finanziamenti nazionali pubblici e privati, potenziare l'intervento comunitario aumentando sia il volume che l'aliquota del contributo, in modo da accentuare l'effetto leva dei fondi comunitari e permettere quindi di realizzare i progetti prioritari individuati ***senza tuttavia pregiudicare l'accesso al finanziamento TEN per gli altri progetti definiti nella decisione n. 1692/96/CE.***

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé. Cfr. anche motivazione dell'emendamento al considerando 3.

Emendamento 6 CONSIDERANDO 12

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE. Il programma deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate.

(12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ***in particolare*** ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE. Il programma deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate, ***in particolare quelli che garantiscono la continuità dei progetti prioritari.***

Emendamento 7 CONSIDERANDO 15

(15) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della

(15) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della

Comunità su base pluriennale. In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

Comunità su base pluriennale, ***distinguendo per progetto finanziato, autorizzazione di programma pluriennale e stanziamento di pagamenti annui***. In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

Motivazione

Rende più vigorosa la proposta della Commissione al fine di garantire una maggiore visibilità e prevedibilità dei finanziamenti comunitari.

Emendamento 8 CONSIDERANDO 15 bis (nuovo)

(15 bis) L'Unione europea dovrebbe provvedere ad incoraggiare le modalità di finanziamento pubblico/privato, istituzionali o contrattuali, che si siano rivelate efficaci, mediante garanzie giuridiche compatibili con il diritto della concorrenza e il mercato interno, sforzandosi di diffondere le buone pratiche tra gli Stati membri.

Motivazione

È opportuno ricordare il legame tra il finanziamento delle TEN e il dibattito comunitario attuale sui partenariati pubblici/privati nel quadro del Libro Verde.

Emendamento 9 ARTICOLO 2, PARAGRAFO 3 BIS (nuovo)

3 bis. "sezioni transfrontaliere dei progetti": i tratti che attraversano direttamente frontiere nazionali o naturali nonché i tratti che le collegano al resto della rete, compresi i collegamenti tra i porti di mare e l'entroterra;

Motivazione

Le sezioni transfrontaliere dei progetti sono estremamente importanti ai sensi di questa direttiva in quanto ricevono un livello più elevato di finanziamenti. La definizione delle sezioni transfrontaliere figura in altri documenti, ma è opportuno includere siffatta definizione nella presente direttiva al fine di evitare controversie sull'interpretazione.

Emendamento 10 ARTICOLO 2, PARAGRAFO 4

4) "beneficiario", l'organismo pubblico o privato avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;

4) "beneficiario", l'organismo pubblico, o privato, ***oppure contemporaneamente pubblico e privato*** avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;

Motivazione

I committenti possono rivestire forme istituzionali estremamente diverse da uno Stato membro all'altro. Le varie forme di partenariato pubblico-privato devono essere esplicitamente coperte dal regolamento.

Emendamento 11
ARTICOLO 3, PARAGRAFO 2

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ***ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di interoperabilità delle reti, in particolare delle reti ferroviarie.***

2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ***ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di interoperabilità delle reti, in particolare delle reti ferroviarie, nonché delle infrastrutture per la navigazione fluviale, costiera e marittima.***

Motivazione

Conformemente agli obiettivi del Libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti, ai fini della promozione speciale del settore ferroviario va considerata di pari importanza la promozione particolare della navigazione interna, costiera e marittima nell'ambito di un rapporto equilibrato tra i modi di trasporto.

Emendamento 12
ARTICOLO 3, PARAGRAFO 3

3. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte di ciascuno stato membro interessato, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

3. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno ***vincolante***, da parte di ciascuno Stato membro interessato, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

Emendamento 13
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, LETTERA a)

a) progetti presentati congiuntamente da

a) progetti presentati congiuntamente da

almeno due Stati membri, in particolare nel caso di progetti *transfrontalieri*;

almeno due Stati membri, in particolare nel caso di *sezioni transfrontaliere di tali* progetti;

Motivazione

Questo punto è particolarmente importante per armonizzare la terminologia della direttiva.

Emendamento 14 ARTICOLO 5, PARAGRAFO 2, LETTERA E)

e) programmi per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico ferroviario – in tutte le sue componenti - nonché dei sistemi di gestione del traffico aereo *e* marittimo che garantiscono l'interoperabilità.

e) programmi per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico ferroviario – in tutte le sue componenti - nonché dei sistemi di gestione del traffico aereo, marittimo, ***costiero e fluviale*** che garantiscono l'interoperabilità.

Motivazione

La promozione speciale dei sistemi di gestione dovrebbe essere estesa alla navigazione fluviale e costiera (cfr. emendamento all'articolo 3, paragrafo 2, nonché la direttiva appena varata sul sistema d'informazione per la navigazione fluviale.

Emendamento 15 ARTICOLO 7, PARAGRAFO 2, LETTERA B), PUNTO I)

i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di questi progetti beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che ***questi siano avviati*** entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del progetto;

i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di questi progetti beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che ***la loro fase di lancio avvenga*** entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del

l'aliquota del contributo comunitario è modulata in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;

progetto; l'aliquota del contributo comunitario è modulata in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;

Motivazione

L'emendamento precisa le disposizioni di questo punto nonché il fatto che il tasso di aiuto accordato a uno Stato non dipende da quello accordato ad altri Stati membri. Dato che i nuovi Stati membri non hanno ancora beneficiato, a tutt'oggi, di finanziamenti TEN-T e non hanno progetti in corso, e in una situazione in cui il tasso di finanziamento dipenderà de facto dalla rapidità della presentazione della proposta, si troveranno in una situazione più sfavorevole rispetto agli Stati che hanno già preparato in passato progetti nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto.

Emendamento 16 ARTICOLO 12, PARAGRAFO 1

1. Ogni progetto d'interesse comune, selezionato secondo la programmazione pluriennale, è oggetto di una decisione di concessione unica della Commissione, adottata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2. L'impegno di bilancio di ogni quota annuale è adottato dalla Commissione sulla base della decisione di concessione, tenuto conto di una valutazione dello stato di avanzamento **dei progetti**, del fabbisogno previsionale **e delle disponibilità finanziarie**.

1. Ogni progetto d'interesse comune, selezionato secondo la programmazione pluriennale, è oggetto di una decisione di concessione unica della Commissione, adottata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2. **Tale decisione di concessione indica chiaramente l'importo degli stanziamenti impegnati sull'insieme del periodo e lo scadenzario di versamento degli stanziamenti annui da parte della Commissione.** L'impegno di bilancio di ogni quota annuale è adottato dalla Commissione sulla base della decisione di concessione, tenuto conto di una valutazione dello stato di avanzamento **del progetto**, del fabbisogno previsionale **e del contributo finanziario che dovrà essere messo a disposizione dallo Stato membro interessato.**

Motivazione

Le decisioni relative all'adozione di un impegno comunitario a livello di bilancio dovrebbero essere prese alla luce della disponibilità dei finanziamenti degli Stati membri. È opportuno garantire una maggiore trasparenza delle modalità di finanziamento nel quadro

della programmazione pluriennale.

Emendamento 17
ARTICOLO 12, PARAGRAFO 1 BIS (nuovo)

1 bis. Per i soli progetti di trasporto, nessun progetto di comune interesse che è un segmento transfrontaliero o ne fa parte può essere oggetto di una decisione relativa a una concessione di finanziamenti da parte della Commissione se non esiste alcun accordo bilaterale vincolante tra gli Stati membri interessati sul completamento dei segmenti adiacenti del progetto transfrontaliero che si trovino interamente nei rispettivi territori nazionali.

Emendamento 18
ARTICOLO 13, PARAGRAFO 2

2. Le spese sostenute anteriormente alla data in cui la Commissione ha ricevuto la domanda di contributo non possono beneficiare del contributo.

2. Le spese sostenute anteriormente alla data in cui la Commissione ha ricevuto la domanda di contributo non possono beneficiare del contributo. ***Le spese per progetti iniziati prima del 1° gennaio 2007 possono beneficiare del contributo a partire dalla data di presentazione del progetto alla Commissione.***

Motivazione

I progetti TEN-T sono investimenti infrastrutturali su larga scala e pertanto occorre una preparazione e una esecuzione lunga e costosa. Normalmente i costi di preparazione di tali enormi progetti possono rappresentare il 10% del totale.

Emendamento 19
ARTICOLO 14, PARAGRAFO 2

2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e

2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e

certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi al progetto o alla parte *del* progetto. **Lo Stato membro può** chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco.

certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi al progetto o alla parte **di un** progetto **in questione**. **Gli Stati membri possono** chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco. **La Commissione può altresì richiedere l'ispezione dei siti e prendervi parte.**

Motivazione

La Commissione mantiene un diritto di iniziativa in relazione alle ispezioni in considerazione della sua responsabilità di bilancio.

Emendamento 20
ARTICOLO 14, PARAGRAFO 3

3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e forniscono, in particolare, una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per assicurare che **i** progetti siano condotti a buon fine.

3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e forniscono, in particolare, una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per assicurare che progetti siano condotti a buon fine. **La Commissione tiene conto di tali informazioni al momento dell'adozione di una decisione su un'eventuale annullamento, riduzione, sospensione o soppressione degli aiuti ai sensi dell'articolo 15.**

Motivazione

Dovrebbero essere specificati i motivi per la fornitura di tali informazioni.

Emendamento 21
ARTICOLO 15, PARAGRAFO 3

3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2,

3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2,

la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata qualora risulti confermata l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta – senza chiedere l'autorizzazione della Commissione – una modifica importante che incide sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.

la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata **e recuperare gli importi già sbloccati** qualora risulti confermata l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta – senza chiedere l'autorizzazione della Commissione – una modifica importante che incide sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.

Motivazione

Dovrebbe essere esplicita la possibilità di recuperare i fondi comunitari in caso di irregolarità.

Emendamento 22 ARTICOLO 15, PARAGRAFO 5

5. Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità un progetto non è stato portato a termine, la Commissione **può esigere**, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.

5. Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità un progetto non è stato portato a termine, la Commissione **esige**, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.

Motivazione

Il mancato completamento o ritardi molto lunghi nella realizzazione di progetti dovrebbero condurre al recupero dei fondi comunitari.

Emendamento 23 ARTICOLO 19, PARAGRAFO 1

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione triennale sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. Tale relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'intervento comunitario nei differenti ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione della programmazione pluriennale in corso.

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione triennale sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. Tale relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'intervento comunitario nei differenti ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione della programmazione pluriennale in corso. ***La relazione contiene altresì informazioni sulle fonti di finanziamento per ciascun progetto.***

Motivazione

È importante che il Parlamento abbia un quadro delle fonti di finanziamento.

Emendamento 24 ARTICOLO 20, PARAGRAFO 1

1. L'importo di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 20 690 milioni di euro, di cui 20 350 milioni per i trasporti e 340 milioni per l'energia.

1. L'importo ***minimo*** di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 20 690 milioni di euro, di cui 20 350 milioni per i trasporti e 340 milioni per l'energia.

Motivazione

Se si vogliono realizzare gli obiettivi concordati, è essenziale che non venga ridotto l'importo disponibile per le TEN-T durante il periodo 2007-2013.

Emendamento 25 ARTICOLO 20, PARAGRAFO 2

2. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio nei limiti delle prospettive finanziarie.

2. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio nei limiti delle prospettive finanziarie **e conformemente alle conclusioni delle relazioni di cui all'articolo 19.**

Motivazione

Una prospettiva realistica per l'aumento dei finanziamenti TEN-T per il periodo 2007-2013 è data solo se il Consiglio europeo e gli Stati membri considereranno le proposte e le procedure legislative attuali un'occasione per mettere a punto una politica dei trasporti sostenibile ed entrate supplementari.

La proposta di introdurre a livello europeo un'imposta sul combustibile aereo e le ulteriori procedure decisionali in merito all'eurovignetta offrono, ad esempio, una cornice appropriata a tal fine.

PROCEDURA

Titolo	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio
Riferimenti	COM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD)
Commissione competente per il merito	BUDG
Commissione competente per parere Annuncio in Aula	TRAN 12.4.2005
Cooperazione rafforzata	No
Relatore per parere Nomina	Seán Ó Neachtain 29.9.2004
Esame in commissione	24.11.2004 19.4.2005 23.5.2005
Approvazione degli emendamenti	24.5.2005
Esito della votazione finale	favorevoli: 32 contrari: 3 astensioni: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Evelin Lichtenberger, Michael Henry Natrass, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Marta Vincenzi
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Johannes Blokland, Sepp Kusstatscher
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Anna Hedh, Claude Moraes, Agnes Schierhuber