

P6_TA(2009)0258

Libro verde sul futuro delle RTE-T

Risoluzione del Parlamento europeo del 22 aprile 2009 sul Libro verde sul futuro della politica nel campo delle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T) (2008/2218(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione, del 4 febbraio 2009, dal titolo “Libro verde: TEN-T: riesame della politica” (COM(2009)0044),
- vista la comunicazione della Commissione, del 26 novembre 2008, dal titolo “Un piano europeo di ripresa economica” (COM(2008)0800),
- viste le conclusioni del Consiglio "Rendere i trasporti più ecologici" che il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni ed energia" ha adottato nella sessione dell'8 e 9 dicembre 2008,
- vista la comunicazione della Commissione, del 22 giugno 2006, dal titolo “Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea” (COM(2006)0314),
- vista la comunicazione della Commissione, del 23 gennaio 2008, dal titolo “Due volte 20 per il 2020 - L'opportunità del cambiamento climatico per l'Europa” (COM(2008)0030),
- vista la comunicazione della Commissione, del 18 ottobre 2007, dal titolo “Piano d'azione per la logistica del trasporto merci” (COM(2007)0607),
- vista la comunicazione della Commissione, del 14 maggio 2008, sui risultati dei negoziati relativi alle strategie e ai programmi della politica di coesione per il periodo di programmazione 2007-2013 (COM(2008)0301),
- vista la relazione della Commissione, del 20 gennaio 2009, sull'attuazione degli orientamenti per la rete transeuropea di trasporto per il periodo 2004-2005 (COM(2009)0005),
- vista la sua risoluzione dell'11 marzo 2009 sulla strategia di Lisbona¹,
- vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica del trasporto merci in Europa, chiave della mobilità sostenibile²,
- visto l'articolo 45 del suo regolamento,
- visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per lo sviluppo regionale (A6-0224/2009),

A. considerando che la definizione politica della strategia in materia di reti transeuropee dei

¹ Testi approvati, P6_TA(2009)0120.

² GU C 187 E del 24.7.2008, pag. 154.

trasporti (RTE-T), come illustrata 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 e nella decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti², ha condotto alla formulazione di un “elenco di desiderata” comprendente 30 progetti prioritari, essenzialmente ispirati da interessi nazionali,

- B. considerando che è necessario migliorare la competitività esterna dei trasporti ferroviari e per via navigabile rispetto a quelli su strada in modo da garantire uno sfruttamento equilibrato delle strade, delle rotte marittime e dei corridoi ferroviari per il trasporto merci,
- C. considerando che i 30 progetti prioritari hanno indotto la Commissione a fornire circa 20 000 000 000 EUR di finanziamento comunitario nell’ambito del quadro finanziario 2007-2013 per la rete transeuropea dei trasporti nel suo complesso, alla fine ridotto a circa 8 000 000 000 EUR, di cui solo 5 300 000 000 EUR per i 30 progetti prioritari, su insistenza del Consiglio,
- D. considerando l'ormai nota incapacità dell'Unione europea di rispettare le disposizioni in materia di finanziamento della RTE-T introdotte dal regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia³, e la conseguente incertezza in merito ai piani di finanziamento dei progetti in questione,
- E. considerando la necessità di migliorare la capacità della Commissione di portare avanti i grandi progetti transfrontalieri, in particolare quelli ferroviari, che richiedono un coordinamento rafforzato e continuo tra gli Stati membri coinvolti nonché un finanziamento pluriennale su un periodo più lungo rispetto a quello del quadro finanziario pluriennale,
- F. considerando che gli allegati alla suddetta comunicazione della Commissione del 14 maggio 2008, pur indicando che nell'ambito dei progetti nel settore della circolazione i finanziamenti sono spesi per il 49% circa a favore del trasporto su strada, per il 31% circa per i trasferimenti su rotaia mentre il restante 9% circa è destinato agli spostamenti urbani, non stabiliscono chiaramente quali siano, in concreto, i progetti cofinanziati attraverso tali fondi,
- 1. riconosce che i primi tentativi di sviluppare una politica comunitaria in materia di infrastrutture di trasporto, prendendo spunto dai “missing links” (collegamenti mancanti) segnalati dalla Tavola rotonda europea degli industriali (ERT), sono stati incoraggiati dalla comunicazione della Commissione, del 2 dicembre 1992, dal titolo “Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti”, con la giustificazione di "ottenere crescita economica, competitività e occupazione", e sono stati avviati dall’allora Commissario ai trasporti Karel Van Miert; prende atto dello sforzo di orientare sia 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 transeuropee⁴, sia la decisione n.

¹ GU L 15 del 17.1.1997, pag. 1.

² GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1.

³ GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1.

⁴ GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1.

884/2004/CE verso gli obiettivi summenzionati; attira l'attenzione sull'impulso dato a questa politica dalla ex Vicepresidente della Commissione nonché Commissario per l'energia e i trasporti, Loyola de Palacio;

2. è del parere che le relazioni dei coordinatori della RTE-T rappresentino degli interessanti esempi per rafforzare il coordinamento e l'integrazione in relazione a una rosa ristretta di progetti importanti; chiede pertanto alla Commissione e agli Stati membri di proseguire gli sforzi in vista del miglioramento dei progetti prioritari esistenti; gli investimenti di medio/lungo termine devono infatti essere portati avanti senza perdere di vista l'obiettivo di completare l'intera rete;
3. accoglie con favore la presentazione anticipata della suddetta comunicazione della Commissione del 4 febbraio 2009, che si prefigge essenzialmente di riesaminare le infrastrutture dell'Unione europea nel settore dei trasporti e la politica in materia di RTE-T sulla base delle sfide presenti e future riguardanti i trasporti e la mobilità transfrontaliera, nonché quelle finanziarie, economiche, regionali (comprese le regioni permanentemente svantaggiate), sociali, ambientali e della sicurezza;
4. A tale proposito ritiene ingiustificata l'introduzione di una non meglio definita nozione di "pilastro teorico" della RTE-T da aggiungere alla già lunga lista delle priorità; in contrasto con l'obiettivo dichiarato dalla Commissione, un pilastro espressamente definito "teorico" non è infatti in grado di migliorare la credibilità della politica della RTE-T, che invece dipende dallo sviluppo di progetti concreti;
5. si dichiara, pertanto, favorevole all'ipotesi di sviluppare un approccio di rete più coerente e integrato, che rispecchi le esigenze dei cittadini e le necessità delle merci riguardo ai collegamenti intermodali; sottolinea, dunque, la necessità di attribuire importanza prioritaria a ferrovie, porti, vie di navigazione marittime e interne sostenibili e ai loro collegamenti con l'entroterra o ai nodi intermodali nell'ambito dei collegamenti infrastrutturali con e all'interno dei nuovi Stati membri, nonché di prestare particolare attenzione ai collegamenti transfrontalieri e a migliori collegamenti con aeroporti e porti marittimi nelle reti transeuropee; sottolinea la necessità di prestare attenzione alle esigenze diverse ma complementari sia dei passeggeri che delle merci; raccomanda agli Stati membri e alle autorità regionali di potenziare le stazioni intermedie e le interconnessioni locali come collegamenti alle reti RTE-T, nell'ottica di ridurre al minimo i costi associati a situazioni periferiche;
6. esorta la Commissione a sostenere in maniera particolare i progetti prioritari con collegamenti intermodali e interoperabilità generale che coinvolgono diversi Stati membri; fa notare che il collegamento delle aree economiche lungo le direttrici realizzate attraverso tali progetti prioritari è di competenza degli Stati membri;
7. constata con soddisfazione che i sistemi di trasporto rispettosi dell'ambiente sono sovrarappresentati nella lista dei progetti prioritari; a tale proposito chiede alla Commissione di garantire il mantenimento di tale proporzione nell'ambito della futura attuazione dei progetti;
8. sottolinea l'esigenza di introdurre la protezione del clima e lo sviluppo sostenibile per tutte le modalità di trasporto nella politica europea in materia di infrastrutture al fine di raggiungere gli obiettivi comunitari di ridurre le emissioni di CO₂;

9. esorta la Commissione a far sì che gli Stati membri, nell'ambito del processo decisionale e della pianificazione dei progetti RTE-T, integrino la legislazione in materia ambientale, fra cui le direttive Natura 2000, VAS, VIA, sulla qualità dell'aria, la direttiva quadro sulle acque e le direttive Habitat e Uccelli, nonché le relazioni TERM (Transport and Environmental Reporting Mechanism - meccanismo di relazioni sui trasporti e l'ambiente) dell'Agenzia europea dell'ambiente sugli indicatori per i trasporti e l'ambiente;
10. insiste affinché la Commissione minimizzi le disposizioni non chiare o contraddittorie relative alle dichiarazioni d'interesse comune e all'applicazione della legislazione ambientale; è inoltre convinto che allorché ai progetti sarà garantito lo status RTE-T, gli Stati membri non abuseranno della legislazione europea a titolo del paragrafo 9, per bloccare l'attuazione di progetti RTE-T;
11. invita la Commissione e gli Stati membri a prendere in considerazione come fattori rilevanti per la politica europea delle infrastrutture di trasporto nuovi sviluppi come la crisi finanziaria mondiale, il cambiamento demografico, l'allargamento, i nuovi paesi vicini e l'intensificarsi dei collegamenti con i paesi orientali e mediterranei;
12. sottolinea che, specialmente nell'attuale contesto di crisi economica, lo sviluppo delle reti RTE-T e l'integrazione dei trasporti nell'Unione con quelli dei paesi vicini costituisca il mezzo più affidabile per garantire sia la sostenibilità a lungo termine del mercato interno che la coesione economica e sociale nell'Unione;
13. esorta la Commissione a intensificare gli sforzi per migliorare il coordinamento dello sviluppo territoriale (Agenda territoriale dell'Unione europea, nonché principio della coesione territoriale) e della pianificazione dei trasporti, tenendo conto dell'accessibilità delle regioni attraverso migliori collegamenti tra le stesse; sottolinea che si deve tener conto delle notevoli differenze fra zone montuose, costiere/insulari, centrali, periferiche e altre zone transfrontaliere nonché della necessità di una migliore integrazione dei sistemi di mobilità urbana nelle RTE-T;
14. invita la Commissione ad attribuire particolare importanza ai progetti prioritari relativi ai principali assi ferroviari, stradali e di navigazione interna che garantiscono i collegamenti transfrontalieri con i nuovi Stati membri e i paesi terzi;
15. in tale contesto invita a integrare lo schema di sviluppo dello spazio comunitario (SDEC) come base per la programmazione e considera che gli studi ESPON (Osservatorio in rete dell'assetto del territorio europeo) debbano essere inclusi come informazioni scientifiche generali e orientate allo spazio sullo sviluppo dei trasporti;
16. insiste sulla necessità di integrare sia gli obiettivi della strategia di Lisbona che quelli del piano di recupero nello sviluppo delle politiche RTE-T, non soltanto in considerazione dell'importanza capitale della mobilità, dell'accessibilità e della relativa logistica per la competitività dell'Unione europea, ma anche al fine di migliorare la coesione territoriale;
17. invita la Commissione e gli Stati membri ad integrare i corridoi verdi, le reti ferroviarie per le merci, i corridoi del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e le "autostrade" del mare, come il trasporto marittimo a corto raggio e le attuali vie navigabili interne con limitate capacità o le chiuse dalla capacità insufficiente, gli interporti, le piattaforme logistiche e i nodi della mobilità urbana, nonché la prevista estensione della rete RTE-T ai paesi della politica europea di vicinato e ai paesi orientali e mediterranei, in un

concetto RTE-T intermodale basato su azioni pianificate a favore di modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri e a minor consumo di petrolio, per garantire un uso ottimale di tutti i modi di trasporto e promuovere la compatibilità dei collegamenti tra le varie modalità di trasporto, in particolare i collegamenti ferroviari nei porti; invita inoltre a mantenere la coerenza tra il quadro attuale e futuro in materia di RTE-T e le proposte legislative sui corridoi adibiti al trasporto ferroviario di merci;

18. rileva che, fino a poco tempo fa, stando alle ultime ricerche, solo l'1% dei fondi comunitari per le infrastrutture veniva utilizzato per le vie navigabili interne; è del parere che siano necessari finanziamenti comunitari sufficienti per sviluppare le infrastrutture di navigazione interna europee e poter quindi sfruttare pienamente il potenziale delle vie navigabili interne in quanto modalità di trasporto sostenibile e affidabile;
19. chiede alla Commissione di adoperarsi affinché il trasporto delle merci su rotaia conosca una più rapida espansione in vista di una maggiore efficienza della rete e di un trasporto più veloce;
20. in tale contesto accoglie con favore la proposta della commissione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (COM(2008)0852) e la già citata comunicazione della Commissione del 18 ottobre 2007;
21. sottolinea l'importanza di consentire lo scambio di informazioni sul trasporto intermodale, al fine di promuovere e sostenere l'interazione fra infrastrutture soft e hard (sistemi di informazione come ERTMS/RIS/ITS/SESAR/Galileo), di migliorare interoperabilità, materiale rotabile (strumentazione ERTMS hardware e software a bordo dei treni e riduzione dell'inquinamento acustico dei vagoni merci), logistica verde, connessioni e nodi intermodali, servizi decentrati porta a porta in relazione alla catena di approvvigionamento e gestione della mobilità;
22. sottolinea l'importanza di sviluppare sistemi di trasporto intelligente armonizzati e standardizzati per la RTE-T al fine di conseguire una gestione dei trasporti più efficiente, rapida, sicura e rispettosa dell'ambiente;
23. invita a migliorare l'attuazione della RTE-T garantendo un miglior accesso alle informazioni attraverso sistemi come il TENtec grazie all'istituzione di un metodo di coordinamento aperto che comprenda parametri di riferimento e lo scambio di migliori prassi;
24. si concentra sull'esigenza di migliorare a breve termine l'efficienza delle infrastrutture esistenti nell'ambito dei progetti RTE-T, in particolare nei casi in cui l'attuazione dei progetti stessi è già in corso, al fine di rendere i corridoi più vitali ed efficienti senza limitarsi semplicemente ad attendere la realizzazione a lungo termine dei megaprogetti nell'ambito di tali corridoi;
25. condivide l'opzione strutturale 3 sulla forma della RTE-T illustrata dal Libro verde, vale a dire un doppio livello, che preveda una rete globale basata sulle attuali mappe della RTE-T e una rete centrale, ancora da definire, in cui ferrovie, vie navigabili e porti sostenibili, nonché i rispettivi collegamenti con i nodi logistici, risultino prioritari;
26. è favorevole all'idea di una "rete centrale" costituita da due pilastri, uno geografico e uno

teorico; quest'ultimo dovrebbe prevedere criteri e procedure che consentano di non adottare una decisione definitiva in merito a progetti, corridoi e parti della rete all'inizio del periodo di programmazione finanziaria ma garantiscano piuttosto la possibilità di definire tali aspetti in maniera flessibile nel corso del tempo per tener conto delle mutevoli condizioni del mercato;

27. riconosce il ruolo fondamentale degli Stati membri, in consultazione con le rispettive autorità regionali e locali, le fasce della società civile interessate e le popolazioni locali, quando si tratta di decidere, programmare e finanziare le infrastrutture di trasporto, inclusi il coordinamento e la cooperazione transfrontalieri a livello europeo; auspica maggiore coerenza da parte del Consiglio fra le richieste per i progetti RTE-T e le decisioni sulla dotazione di bilancio da destinare a tali progetti; in vista della revisione intermedia del quadro finanziario dell'Unione europea nonché alla luce dell'attuale discussione sul piano di ripresa dell'Unione, chiede agli Stati membri di considerare prioritaria la questione dei finanziamenti necessari per le infrastrutture di trasporto che rientrano nella RTE-T così come previsto dall'attuale politica comunitaria;
28. concorda pienamente con l'obiettivo della Comunità di ridurre gli oneri amministrativi; esorta pertanto la Commissione a procedere a una revisione del quadro finanziario per i progetti prioritari RTE-T in vista di un'ulteriore semplificazione burocratica;
29. chiede agli Stati membri e alla Commissione di rafforzare il coordinamento delle politiche perseguite a livello nazionale al fine di garantire la coerenza nel cofinanziamento e nella realizzazione del programma RTE-T ai sensi degli articoli 154 e 155 del trattato CE;
30. evidenzia, al riguardo, che la crisi finanziaria impone una maggiore pressione su Unione europea, Stati membri e regioni rispetto all'esigenza di basare le decisioni concernenti i progetti infrastrutturali del settore dei trasporti su accurate valutazioni in termini di costi/benefici, sostenibilità e valore aggiunto transfrontaliero a livello europeo;
31. rileva che gli investimenti sono di fondamentale importanza nel settore delle infrastrutture di trasporto per far fronte alla crisi economica e finanziaria, e invita pertanto la Commissione a velocizzare la realizzazione dei progetti infrastrutturali legati alla RTE-T e finanziati attraverso i fondi strutturali e/o di coesione; invita gli Stati membri a riconsiderare le proprie priorità d'investimento alla luce di tale approccio in modo da accelerare la realizzazione dei progetti RTE-T di loro competenza, in particolare per quanto riguarda le tratte transfrontaliere;
32. ricorda alla Commissione che il cofinanziamento da parte dell'Unione europea dei progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti tramite i finanziamenti RTE-T, i fondi regionali e di coesione e la BEI deve rispettare i seguenti criteri: validità economica, miglioramento della competitività, promozione del mercato unico, sostenibilità ambientale, trasparenza verso i contribuenti e coinvolgimento dei cittadini (principio del partenariato); sottolinea, in tal senso, l'importanza di sviluppare il partenariato pubblico-privato per il finanziamento dei progetti RTE-T e la necessità di proporre soluzioni flessibili per le difficoltà eventualmente riscontrate nell'ambito di opere di simile portata (problemi di natura geografica, tecnici, legati alle contestazioni da parte della cittadinanza, ecc.);
33. chiede alla Commissione di garantire in questo contesto che i progetti valutati a titolo dei programmi finanziari dell'Unione europea tengano conto del loro possibile impatto sui finanziamenti nazionali per altri investimenti necessari che non siano sostenuti dai

finanziamenti dell'Unione europea; è del parere, in particolare, che gli stanziamenti utilizzati dagli Stati membri per integrare i progetti finanziati dall'Unione europea non debbano essere assegnati alle spese di mantenimento o di investimento nelle linee di raccordo; è del parere piuttosto che i progetti vadano concepiti e valutati almeno parzialmente sulla base del loro potenziale d'integrare lo sviluppo (e non di trascurare) e di mantenere le necessarie infrastrutture di raccordo supplementari;

34. sottolinea il rapido incremento delle esigenze di investimento imposte al mercato europeo dei trasporti aerei dal pacchetto "Cielo unico europeo II" e dal proposto "approccio globale al sistema aeronautico"; invita pertanto la Commissione a valutare l'opportunità di incrementare la quota di finanziamenti disponibili a favore di aeroporti e ATM/ANS (sistemi di gestione del traffico aereo/servizi di navigazione aerea) in sede di revisione del quadro finanziario della RTE-T;
35. prende atto che occorre aumentare ricerca e sviluppo sulle prassi migliori e più efficienti riguardo al finanziamento delle infrastrutture dei trasporti e ai relativi effetti benefici su competitività e occupazione (sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo), comprese al riguardo le esperienze di partenariato pubblico-privato, come già avviene negli attuali studi della Commissione;
36. sottolinea la necessità di istituire una task force in seno all'Agenzia esecutiva RTE-T con il compito di incrementare il ricorso al partenariato pubblico-privato al fine di finanziare determinati progetti o tratte prioritari e di divulgare le soluzioni elaborate come migliori prassi;
37. sottolinea che un maggior ricorso ai partenariati pubblico-privato e alla Banca europea per gli investimenti non può sostituire i cospicui finanziamenti a carico del bilancio per i progetti di una certa portata con un periodo di ammortamento intergenerazionale;
38. è favorevole a un riesame del bilancio della RTE-T da parte degli Stati membri nel quadro della revisione intermedia delle prospettive finanziarie 2009-2010 piuttosto che alla drastica riduzione di altri progetti e delle ambizioni di sviluppo di ferrovie e vie navigabili a essi connesse;
39. sottolinea la necessità di assegnare una percentuale dei proventi derivanti dai pedaggi stradali al finanziamento di progetti di RTE-T in modo da incrementare l'effetto leva sui relativi prestiti;
40. chiede alla Commissione di stabilire una selezione di esempi di connessioni regionali transfrontaliere, che sono state smantellate o abbandonate, favorendo specialmente quelle che potevano interconnettersi con la RTE-T;
41. chiede alla Commissione e agli Stati membri di considerare la rete Eurovelo e l'Iron Curtain Trail come opportunità per promuovere le reti infrastrutturali ciclabili di tipo transfrontaliero, che favoriscono mobilità e turismo sostenibili;
42. chiede alla Commissione, allo scopo di incentivare la competitività dell'intera rete ferroviaria RTE, di presentare, entro la fine del proprio mandato, una proposta legislativa sull'apertura del mercato interno del traffico ferroviario dei passeggeri a partire dal 1 gennaio 2012;

43. deplora la lentezza nella realizzazione dei progetti prioritari con tratte transfrontaliere, in particolare quelle che attraversano i Pirenei, di vitale importanza per la penisola iberica e la Francia;
44. sollecita la Commissione a coinvolgere Parlamento e Consiglio nelle sue proposte e nelle sue scelte annuali e pluriennali riguardo al cofinanziamento dei progetti RTE-T;
45. chiede alla Commissione di riferire al Parlamento europeo e al Consiglio, regolarmente e comunque almeno una volta all'anno, in merito ai singoli progetti, all'affidabilità dei loro costi, alla fattibilità e ai tempi di realizzazione di ciascun progetto;
46. chiede alla Commissione e alla BEI di trasmettere ogni anno al Parlamento e al Consiglio, analogamente a quanto avviene per il cofinanziamento RTE-T, una lista dei progetti cofinanziati nell'ambito del cofinanziamento regionale, di coesione e della BEI di progetti RTE-T;
47. sostiene che, dal punto di vista ecologico ed economico, i sistemi di trasporto multimodale che consentono di impiegare diversi mezzi di trasporto in un dato percorso in molti casi rappresentano l'unica soluzione percorribile e sostenibile per il futuro;
48. sottolinea che, entro l'area Schengen recentemente ampliata, l'infrastruttura di trasporto tra l'Europa occidentale e orientale riveste una enorme importanza data le potenzialità di crescita economica ad essa connesse, in particolare nei nuovi Stati membri; invita la Commissione e gli Stati membri a sviluppare e promuovere i collegamenti stradali e ferroviari tra l'Europa orientale e occidentale, sostenendo in particolare l'infrastruttura di trasporto transfrontaliera attraverso uno specifico programma d'azione attuato in cooperazione con le autorità locali, regionali e nazionali; sottolinea inoltre che una migliore interconnessione fra le RTE-T e le reti di trasporto di paesi terzi migliorerebbe la condizione soprattutto delle zone frontaliere recando valore aggiunto alla cooperazione interregionale e a tutta l'Unione europea;
49. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.