

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XII**
N. 84

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 GENNAIO 1997

Risoluzione

sul Libro verde della Commissione dal titolo « Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti – Strategie di intervento per l'internazionalizzazione dei costi esterni dei trasporti nell'Unione europea »

Annunziata il 1° aprile 1997

IL PARLAMENTO EUROPEO,

visto il Libro verde della Commissione dal titolo « Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti – Strategie di intervento per l'internazionalizzazione dei costi esterni dei trasporti nell'unione europea » (COM(95)0691 - C4-0610/95),

visto il Libro verde della Commissione su « uno sviluppo sostenibile dei trasporti » (COM(92)0046), il Libro bianco su « Sviluppo futuro della politica comune dei trasporti » (COM(92)0494), le sue risoluzioni del 18 settembre 1992 sui traspor-

ti (1) e del 18 gennaio 1994 sul futuro sviluppo della politica comune dei trasporti (2) nonché le risoluzioni del Consiglio dei ministri dei trasporti in tale materia,

vista la sua risoluzione del 6 giugno 1996 sulla comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sulla « Politica comune dei trasporti, programma d'azione 1995-2000 » (3),

(1) G.U. C 284 del 2 novembre 1992, pag. 164-179.

(2) G.U. C 044 del 14 febbraio 1994, pag. 53.

(3) G.U. C 181 del 24 giugno 1996, pag 21.

visti la comunicazione della Commissione « sulla futura strategia per il controllo delle emissioni atmosferiche causate dal trasporto su strada alla luce dei risultati del programma auto-oil » (COM(96)0248), il programma europeo sulle emissioni, i carburanti e le tecniche dei motori (EPEFE), nonché la relazione di Eurostat « Trasporto su strada e ambiente — Energia e aspetti fiscali », dalla quale emerge il nesso tra una riduzione dei prezzi dell'energia nell'Unione europea e un consumo energetico pro-capite nel settore dei trasporti, mediamente in crescita,

visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori e della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale (A4-0012/97),

A. considerando che la garanzia di una mobilità sostenibile è il principio su cui si fonda la politica dei trasporti europea,

B. considerando che le esigenze dei cittadini e dell'economia in termini di mobilità devono essere soddisfatte attraverso una politica europea dei trasporti e una migliore gestione del traffico, in particolare attraverso l'applicazione della telematica,

C. considerando che reti di trasporto redditizie e performanti sono la base per il mercato interno, la libera circolazione delle persone e delle merci, l'integrazione e lo sviluppo dell'intero continente europeo nonché per la ripresa economica e il miglioramento della situazione occupazionale,

D. considerando che la domanda di trasporto è di fatto aumentata parallelamente al prodotto interno lordo e che i servizi di trasporto danno lavoro a circa 7 milioni di persone e rappresentano il 4 per cento circa del prodotto interno lordo,

E. considerando che le idee del Libro verde non dovrebbero mirare a riempire

ulteriormente le casse degli Stati membri e dell'unione bensì a consentire ai cittadini e alle imprese dell'Unione il conseguimento di agevolazioni fiscali in presenza di una mobilità sostenibile e una migliore logistica dei trasporti,

F. considerando che una gestione dei trasporti attenta alle risorse, compensata dalle condizioni quadro dell'internalizzazione dei costi esterni, contribuirà in futuro a rafforzare la posizione concorrenziale a livello mondiale delle imprese europee e quindi a un miglioramento di lungo termine dell'economia,

1. accoglie con favore il Libro verde, che rappresenta un passo verso il mantenimento e lo sviluppo di una mobilità sostenibile nel tempo nonché un primo tentativo di affrontare il problema dell'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti;

2. rileva che esso deve essere visto nel contesto di altri interventi politici in materia di trasporto, in particolare delle varie direttive, dello sviluppo della rete dei cittadini, delle reti transeuropee e dell'applicazione della telematica;

3. evidenzia che una coerente politica dei trasporti deve applicare a tutti i modi di trasporto (strada, navigazione interna, ferrovia e trasporto aereo) identici principi in materia di calcolo dei costi, segnala alla Commissione che occorre riservare particolare attenzione ai rapporti diretti tra i vari modi di trasporto e propone pertanto che si adotti un'impostazione più globale che tenga conto di tutti i modi di trasporto;

4. ricorda alla Commissione che nell'approccio integrato strada-ferrovia-navigazione interna e cabotaggio anche il trasporto combinato deve rappresentare un'offerta competitiva e invita la Commissione a tenerne conto nell'imputazione dei costi;

5. rileva che una politica dei trasporti equilibrata deve creare le stesse condizioni di concorrenza per tutti i modi di tra-

sporto, in modo che ciascuno di essi sostenga i costi esterni di cui è responsabile; fa presente che nel Libro verde non esiste per esempio, una strategia di imputazione dei costi integrali dei trasporti per ferrovia, navigazione interna e per via aerea;

6. riconosce che i costi connessi agli ingorghi, agli incidenti, ai danni ambientali nonché all'inquinamento acustico non sono stati ancora adeguatamente contemplati e imputati ai responsabili; oltretutto non si è tenuto conto del fatto che finora una parte di detti costi sono già stati sostenuti dagli utenti;

7. sottolinea che la quantificazione dei costi esterni non può servire a rendere « più caro » il trasporto ma semplicemente a imputare in modo più razionale i costi già esistenti, che dovrebbero essere controbilanciati da entrate più elevate;

8. sottolinea che le misure proposte non intendono assolutamente bandire dalle strade il trasporto di merci, in quanto l'autocarro rappresenta un mezzo di trasporto indispensabile per la distribuzione di merci in superficie; il trasporto di merci su strada è e continuerà a essere componente necessaria di ogni attività economica, ma andrà tuttavia valutato in base al principio « chi inquina paga »;

9. considera sostanzialmente idonei, a parte alcune eccezioni, i principi e i metodi elaborati dalla Commissione per internalizzare i costi esterni e quindi equilibrare i trasporti, utilizzando in modo più razionale ed efficiente le infrastrutture e i mezzi di trasporto;

10. ritiene che l'imputazione dei costi esterni debba avvenire contemporaneamente per tutti i modi di trasporto, per non provocare nuove distorsioni della concorrenza, invita la Commissione a mettere a punto una base di calcolo dinamica che consenta di far sì che i progressi in materia di compatibilità ambientale si traducano in una riduzione dell'imputazione dei costi esterni;

11. ritiene in linea di principio corretta anche l'idea della riscossione elettronica dei pedaggi stradali, per imputare i costi del traffico stradale agli utenti;

12. ritiene necessario che siano elaborate le norme opportune per garantire la protezione dei dati;

13. non ignora tuttavia le difficoltà legate all'introduzione e alla gestione di un sistema di questo tipo e lo considera quindi semplicemente un'opzione a medio termine per l'internalizzazione dei costi;

14. ritiene quindi necessaria l'adozione di misure a breve termine in materia di politica dei trasporti che, tenendo conto dei risultati del Libro verde, comportino una ripartizione più equa dei costi del trasporto, un'armonizzazione delle condizioni di concorrenza per tutti i modi di trasporto, garantendo che siano accettabili per gli utenti e non determinino distorsioni sul piano sociale, in quanto cittadini e imprese devono contare su un quadro prevedibile;

15. ritiene innanzitutto necessario armonizzare a livello europeo gli attuali elementi di orientamento della politica dei trasporti (tasse di circolazione, accise sugli oli minerali, utenze, tasse di immatricolazione e pedaggi), nel rispetto della situazione specifica di ogni Stato, per poi sostituirli completamente o parzialmente con un sistema di « road pricing »;

16. invita quindi la Commissione e gli Stati membri, in attesa dell'introduzione capillare di metodi di calcolo telematico, ad armonizzare innanzitutto le aliquote delle accise sugli oli minerali e delle tasse di circolazione nella Comunità;

17. invita la Commissione a far sì che le emissioni di CO₂ e i loro effetti globali sull'ambiente siano studiati a fondo e formino oggetto di misure per l'internalizzazione dei costi esterni;

18. invita la Commissione e gli Stati membri ad armonizzare le aliquote delle tasse di circolazione, considerando quali elementi determinanti ai fini della loro definizione il materiale di costruzione, il consumo di carburante, la potenziale emissione di sostanze nocive, il rumore, l'intensità del traffico nonché la sicurezza del veicolo;

19. invita gli Stati membri a rafforzare i controlli sulle emissioni di sostanze nocive, sul rumore e sulla sicurezza del veicolo nonché sui tempi di guida e di riposo;

20. è favorevole all'applicazione di norme più rigorose in materia di ispezione e manutenzione dei veicoli, nonché all'introduzione della responsabilità del produttore per il rendimento a lungo termine dei motori e dei sistemi di scappamento;

21. ritiene che programmi di smantellamento promuoverebbero l'eliminazione precoce dei veicoli più inquinanti;

22. invita gli Stati membri, nel quadro della prevista revisione della direttiva 93/89/CEE, a tener conto della diversa imputazione dei costi di trasporto per autocarri e autovetture e ad accettare una tariffazione dei pedaggi stradali per gli autocarri graduata in funzione dell'ingombro stradale e delle emissioni atmosferiche;

23. invita la Commissione e gli Stati membri a elaborare norme specifiche per gli assi stradali particolarmente compromessi dal punto di vista ecologico e propone quindi di autorizzare, nel quadro della revisione della direttiva 93/89/CEE, un aumento dei pedaggi stradali che consentirebbe di finanziare soluzioni alternative; gli assi stradali particolarmente compromessi dal punto di vista ecologico dovranno essere fissati tramite normativa comunitaria;

24. invita la Commissione a verificare i suoi metodi di calcolo, nel quadro dell'internalizzazione dei costi degli incidenti, e propone di privilegiare una maggiore dif-

ferenziazione dei premi assicurativi, che dovrebbero essere basati sui rischi concreti;

25. invita la Commissione a colmare al più presto e nella misura del possibile le lacune sia in relazione ai dati che in relazione al metodo di internalizzazione e ad attivarsi per perfezionare e approfondire il sistema, tenendo conto anche dei successi conseguiti dai singoli modi di trasporto grazie ai progressi tecnici, organizzativi e infrastrutturali nel quadro dello sviluppo di una mobilità sostenibile nel tempo;

26. invita la Commissione a elaborare uno studio globale che indichi con certezza i costi esterni dei singoli mezzi di trasporto, affinché nel prossimo Libro bianco possano essere tratte conclusioni attendibili;

27. invita la Commissione a elaborare orientamenti per l'applicazione delle regole di concorrenza che consentano l'introduzione di un sistema di « road pricing »;

28. ricorda che l'internalizzazione dei costi esterni rappresenta per la normativa dell'Unione un passo importantissimo ma che in un contesto più ampio è necessario anche il graduale ravvicinamento dei paesi dell'Europa centrale e orientale; a tal fine rappresentano un possibile forum gli accordi di associazione, i negoziati di adesione avviati e le conferenze paneuropee sui trasporti;

29. incarica il suo presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio, al Comitato economico e sociale nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

NICOLE FONTAINE
Vicepresidente