

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XII**
N. **212**

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI MARTEDÌ 13 GENNAIO 1998

Risoluzione

sul Libro bianco della Commissione « Una strategia di rilancio delle ferrovie comunitarie » e sulla comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni « Superstrade ferroviarie transeuropee per il trasporto merci ».

Annunziata il 23 febbraio 1998

IL PARLAMENTO EUROPEO,

visto il Libro bianco della Commissione [COM(96)0421 – C4-0452/96],

vista la comunicazione della Commissione [COM(97)0242 – C4-0269/97],

visti il libro verde della Commissione relativo all'impatto dei trasporti sull'ambiente: una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile dei trasporti nel pieno rispetto dell'ambiente [COM(92)0046 – C3-

0182/92], la comunicazione della Commissione dal titolo « Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti – Una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile » [COM(92)0494 – C3-0001/93], le sue risoluzioni del 17 settembre 1992 (1) e del 18 gennaio 1994 (2) su tale argomento nonché le risoluzioni in materia del Consiglio dei trasporti;

(1) G.U. C 284 del 2 novembre 1992, pagg. 164 e 176.

(2) G.U. C 44 del 14 febbraio 1994, pag. 53.

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),

visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A4-0412/97),

A. considerando che le posizioni, le decisioni, le conclusioni e le proposte del Libro bianco hanno una loro stringente coerenza e sono in linea con la politica ufficiale della Comunità europea in materia ferroviaria, politica i cui fondamenti sono stati posti in essere dalla decisione del Consiglio 65/271/CEE (4) e dal regolamento del Consiglio (CEE) n. 1191/69 (5),

B. considerando che le merci e i passeggeri trasportati complessivamente per ferrovia all'interno della Comunità in quasi tutti i mercati diminuiscono per volume e percentuale di anno in anno, mentre invece aumentano notevolmente nel complesso il volume delle merci e il numero dei passeggeri su strada nell'Unione,

C. considerando che i motivi della ridotta incidenza delle ferrovie sul trasporto di persone e merci rilevata nel Libro bianco sono ben fondati, nel senso che essi contribuiscono cumulativamente e in varia misura alla marginalizzazione del treno in quanto mezzo di trasporto,

D. considerando che le disposizioni e misure concrete volte a istituire un quadro normativo comunitario in cinque settori basilari, che la Commissione dichiara di voler prendere per rivitalizzare le ferrovie, sono quasi tutte sostanzialmente adeguate agli obiettivi e vanno quindi accolte con favore; considerando inoltre che, come del

resto nell'intero Libro bianco, scarsa considerazione viene riservata al concetto di trasporto intermodale, anche se proprio il trasporto modulato su vari vettori potrebbe dare un contributo essenziale al rilancio delle ferrovie,

E. considerando che la liberalizzazione delle ferrovie, come avviene con i trasporti marittimi e aerei e con i servizi di telecomunicazione dovrebbe procedere gradualmente in parallelo all'esecuzione delle necessarie misure di accompagnamento ma ciò non dovrebbe comportare un inutile rallentamento dell'obiettivo principale di estendere le norme dell'economia di mercato ai trasporti ferroviari di merci e al trasporto ferroviario internazionale di passeggeri che l'impatto di queste misure sulle società interessate dovrebbe essere verificato dopo ogni fase,

F. considerando che, malgrado il tipo, la natura e l'estensione dei servizi di pubblica utilità siano materia di competenza specifica di ciascuno Stato membro, il modo e la procedura con cui gli Stati membri ricompensano quanti forniscono servizi di pubblica utilità devono essere trasparenti e sottoposti a controllo comunitario, soprattutto alla luce delle disposizioni enunciate all'articolo 85 e seguenti del trattato CE,

G. considerando che occorre generalizzare il ricorso, nelle aziende ferroviarie urbane, suburbane e regionali, ai contratti di servizio pubblico, essendo essi un istituto giuridico che garantisce trasparenza e controllo,

H. considerando che l'idea di corridoi per il trasporto merci è immediatamente realizzabile nell'attuale regime comunitario posto in essere dalle direttive 91/440 CEE (6), 95/18/CE (7) e 95/19/CE (8) e che la loro realizzazione probabilmente contribuirà all'incremento del trasporto merci per ferrovia e favorirà il passaggio regolare

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

(4) G.U. 88 del 24 maggio 1965, pag. 1500.

(5) G.U. L 156 del 28 giugno 1969, pag. 1.

(6) G.U. L 237 del 24 agosto 1991, pag. 25.

(7) G.U. L 143 del 27 giugno 1995, pag. 70.

(8) G.U. L 143 del 27 giugno 1995, pag. 75.

e senza intralci alla liberalizzazione dei trasporti ferroviari; che, in questo contesto, l'istituzione di *one stop shops* (sportelli unici) rappresenta una misura idonea per promuovere una più stretta cooperazione tra le società ferroviarie allo scopo di migliorare l'efficienza e la qualità del trasporto ferroviario transfrontaliero di merci,

I. considerando che fino a quando non ci sarà un'intesa sul metodo per calcolare i costi connessi all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e per definire i relativi addebiti, i corridoi ferroviari possono diventare operativi sulla base di accordi conclusi dai gestori delle infrastrutture,

J. considerando che questa soluzione provvisoria impone di concentrare l'attenzione soprattutto sulla selezione e la promozione dei primi corridoi, onde evitare di creare due categorie di corridoi: una prima categoria di cui fanno parte i gestori di infrastrutture che addebitano all'utenza i costi di infrastruttura e una seconda categoria che opera in maniera opposta,

K. considerando che un siffatto sviluppo può determinare una costante situazione distorsiva della concorrenza tra le aziende ferroviarie, dando luogo a una frattura dello spazio ferroviario europeo,

L. considerando che il Libro bianco sorprendentemente non prende posizione e neppure suggerisce soluzioni per i gravi problemi dell'occupazione e delle nuove condizioni di lavoro, formazione e riqualifica del personale, creati dalla liberalizzazione dell'accesso alle reti nazionali e dall'affacciarsi sul mercato di nuove aziende ferroviarie private,

M. considerando che questi problemi vanno risolti in via prioritaria giacché investono direttamente anche la sicurezza del trasporto ferroviario,

N. considerando che i tagli di personale operati da alcune imprese ferroviarie pubbliche non sono serviti a migliorare i loro

conti e, di conseguenza, il pareggio finanziario va perseguito principalmente attraverso una profonda riorganizzazione dell'assetto aziendale (come richiesto dalle direttive già adottate) e l'incremento della produttività,

O. considerando che la liberalizzazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie e la conseguente concorrenza da parte di nuove imprese non potrà che avere risvolti positivi sulla competitività del settore,

1. ritiene che il Libro bianco poggi su solide basi e costituisca un opportuno punto di partenza per una politica di sviluppo sostenibile dei trasporti ferroviari europei attraverso una liberalizzazione graduale e la contestuale adozione delle indispensabili misure di accompagnamento;

2. sottolinea che la valorizzazione delle ferrovie dell'Unione europea quale mezzo di trasporto prioritario è necessaria a lungo termine per i seguenti motivi:

necessità di garantire il completamento del mercato interno;

espansione del commercio tra l'Unione e i paesi dell'Europa centrale e orientale e quindi aumento del trasporto di merci;

necessità di tutelare l'ambiente naturale e culturale del continente europeo e la qualità di vita dei suoi popoli;

organizzazione, dove necessario, di una ristrutturazione del settore che vada nella direzione di una maggiore flessibilità nell'accesso e nell'uso delle infrastrutture nonché di una maggiore competitività rispetto al trasporto su gomma;

3. insiste affinché, per i motivi indicati al punto 2, nel finanziamento di infrastrutture (RTE, Fondi strutturali regionali, INTERREG, Fondo di coesione, PHARE, BEI) sia data una chiara priorità alle infrastrutture ferroviarie;

Estensione dell'economia di libero mercato.

4. dichiara che, ai fini della rivitalizzazione del settore ferroviario e di un incremento della quota delle ferrovie nel trasporto di merci e passeggeri l'obiettivo, da perseguire con energia e in stretta cooperazione con gli interessati, deve essere di estendere le norme del libero mercato alle ferrovie e, in particolare, ai trasporti internazionali di merci, ai trasporti di merci nell'ambito degli Stati membri e ai trasporti internazionali di passeggeri; è tuttavia dell'avviso che la liberalizzazione dovrebbe essere graduale iniziando con la liberalizzazione dei trasporti internazionali di merci e in seguito dei trasporti nazionali di merci e dei trasporti internazionali di passeggeri;

5. ritiene che la graduale liberalizzazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie dovrebbe essere contestuale all'attuazione delle misure sociali di accompagnamento;

6. esorta pertanto la Commissione a effettuare una valutazione dell'applicazione della direttiva 91/440/CEE negli Stati membri e a presentare proposte volte a modificare tale direttiva in vista di una liberalizzazione graduale;

7. ritiene che la Commissione dovrebbe presentare proposte da una parte per modificare l'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 91/440/CEE al fine di attribuire alle aziende ferroviarie il diritto di libero accesso alle infrastrutture ferroviarie, onde poter operare sul piano dei trasporti internazionali di merci, e, dall'altra, per adottare e applicare contestuali misure di accompagnamento quali:

la definizione dei criteri finanziari compresi i benefici economici e sociali di cui tener conto per il calcolo dei costi dell'infrastruttura ferroviaria e l'adozione del principio secondo cui l'onere totale o parziale di questa infrastruttura ricade sull'utente;

la separazione istituzionale fra l'amministrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la gestione dei trasporti ferroviari;

l'estensione delle norme della direttiva 93/104/CEE (9) su taluni aspetti dell'orario di lavoro agli orari di guida nel trasporto su strada e l'approvazione di altre disposizioni relative al peso massimo del carico e ai limiti di velocità per i trasporti su strada;

l'introduzione di prime misure concrete entro l'inizio del 1999 intese a por fine alle distorsioni della concorrenza a detrimento dei trasporti ferroviari per quanto riguarda l'imposta sul valore aggiunto sui titoli di trasporto e l'armonizzazione della tassa sui carburanti;

soluzioni pratiche al problema della distorsione della concorrenza tra strada e ferrovia come enunciato nel Libro verde «Verso una fissazione equa ed efficiente dei prezzi nel settore dei trasporti» [COM(95)0691];

8. ritiene che la Commissione, contestualmente alle proposte sull'estensione delle norme del libero mercato ai trasporti di merci in seno agli Stati membri e ai trasporti nazionali e internazionali di passeggeri, dovrebbe altresì presentare proposte su misure di accompagnamento quali:

l'adozione, a livello nazionale e comunitario, di misure di politica sociale per i lavoratori del settore ferroviario,

la regolamentazione di questioni attinenti specificamente al trasporto ferroviario, quali l'interfunzionalità delle reti nazionali, la ripartizione dei corridoi ferroviari, eccetera,

la definizione dei termini e delle condizioni in base ai quali, se assolutamente necessario, saranno concesse eventuali deroghe all'applicazione delle norme di concorrenza previste dal trattato,

(9) G.U. L 307 del 13 dicembre 1993, pag. 18.

il mantenimento del servizio pubblico concedendo alle imprese ferroviarie l'esenzione dalle norme di concorrenza,

parità di trattamento, nel rispetto del principio di sussidiarietà, tra i modi di trasporto, in particolare per quanto riguarda le norme relative all'applicazione dell'IVA e le disposizioni in materia di vendite in esenzione doganale;

9. deplora che alcuni Stati membri non abbiano ancora dato piena attuazione alla direttiva 91/440/CEE e che in certi casi permangano ingiustificati ritardi nell'avvio della ristrutturazione delle imprese ferroviarie pubbliche;

10. invita la Commissione a presentare quanto prima un calendario per la graduale attuazione della liberalizzazione, soprattutto in considerazione delle richieste formulate ai paragrafi 7 e 8, tenendo conto della necessità di impedire distorsioni della concorrenza e dell'obiettivo globale di assicurare un futuro favorevole per le aziende ferroviarie basato sull'estensione della libertà di accesso;

11. invita la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri a porre in atto senza indugio i progetti prioritari relativi ai trasporti ferroviari selezionati nell'ambito delle reti transeuropee;

12. invita la Commissione a continuare speditamente i suoi lavori sul conteggio dei costi esterni imputabili ai singoli modi di trasporto e a presentare quanto prima proposte concrete su una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti;

13. invita il Consiglio e la Commissione a impegnarsi al massimo a far sì che gli Stati membri recepiscano, quanto prima possibile, nel loro ordinamento interno le direttive 95/18/CEE concernente le licenze alle aziende ferroviarie e 95/19/CEE riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura

nonché, qualora fosse ancora necessario, la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

Aspetti finanziari.

14. invita la Commissione a procedere con la massima tempestività alla messa a punto di linee direttrici e all'adozione di specifiche norme che disciplinino l'adozione di programmi di risanamento e di ristrutturazione sulla base dei criteri commerciali delle aziende ferroviarie nazionali e dei sussidi statali a favore di questi stessi programmi;

15. è del parere che nell'ambito dei programmi di risanamento e di ristrutturazione delle aziende ferroviarie, approvati dalla Commissione, gli Stati membri debbano esimere queste imprese dal pagamento dei debiti accumulati a tutt'oggi, compresi i debiti accumulati dall'entrata in vigore della direttiva 91/440/CEE; invita la Commissione a riferirgli sui progressi compiuti in merito;

Servizi di pubblica utilità.

16. ritiene che:

la prassi seguita dagli Stati membri di imporre con atti unilaterali alle imprese ferroviarie, nazionali o private, che operano a livello urbano, suburbano o regionale, l'obbligo di fornire servizi di pubblica utilità a fronte di compensi poco chiari o celati da parte dello Stato a queste imprese, spesso contrasta con le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/83 come risulta modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91, che stabiliscono in dettaglio i requisiti per la fornitura di servizi di pubblica utilità e il metodo per calcolare l'ammontare del compenso a favore delle imprese,

il sistema dei compensi in quanto tale non offre ai competenti servizi di vigilanza la possibilità di eseguire opportuni e approfonditi controlli;

17. è d'accordo con chi sostiene che i governi dovrebbero essere considerati clienti dei servizi pubblici di trasporto che sono certo utili dal punto di vista sociale ma non redditizi dal punto di vista commerciale;

18. invita pertanto la Commissione a presentare proposte che consentano di generalizzare il ricorso all'istituto dei contratti di servizio pubblico, come previsto dal regolamento (CEE) n. 1191/69 in vigore per le aziende ferroviarie operanti in ambito urbano, suburbano e regionale;

19. approva l'intenzione della Commissione di esaminare le misure tecniche necessarie per migliorare l'accessibilità per i disabili e gli anziani e la invita a elaborare quanto prima tali misure d'intesa con la Comunità delle ferrovie europee includendo gli elementi seguenti:

accesso per i disabili, servizio modulato per famiglie e bambini, agevoli possibilità per biciclette e bagagli al seguito;

cadenze regolari effettive con coincidenze favorevoli;

tali standard europei andrebbero coordinati con eventuali azioni di sostegno dell'Unione;

Politica sociale.

20. deplora che il Libro bianco non contenga proposte in grado di risolvere i problemi dell'occupazione, delle condizioni di lavoro, della formazione e della riqualifica professionale, eccetera, che i lavoratori del settore ferroviario dovranno affrontare una volta instaurato il libero accesso alle infrastrutture ferroviarie;

21. invita quindi la Commissione a presentare con la massima tempestività possibile proposte concernenti:

i requisiti e la procedura di riconoscimento a livello comunitario, dei certifi-

cati di laurea e dei diplomi in possesso del personale ferroviario,

la riqualificazione professionale del personale ferroviario in esubero con l'obiettivo di adibirlo alle mansioni offerte dalle nuove aziende ferroviarie,

l'armonizzazione, a livello comunitario, delle condizioni di lavoro degli occupati nelle aziende ferroviarie,

i necessari requisiti formali e sostanziali e la garanzia che chi è assunto dalle nuove aziende ferroviarie abbia completato un corso di formazione e disponga di conoscenze adeguate;

22. invita altresì la Commissione a introdurre i necessari cambiamenti strutturali nel funzionamento del Fondo sociale europeo, in modo che possa rispondere ai problemi della disoccupazione e del prepensionamento del personale ferroviario, indotti in taluni Stati membri dalla ristrutturazione dei trasporti ferroviari;

23. sottolinea che il trasporto ferroviario deve svolgere un ruolo centrale in relazione al diritto alla mobilità giornaliera dei cittadini che non possono permettersi un veicolo privato;

Unificazione dei sistemi ferroviari nazionali.

24. condivide il parere della Commissione secondo cui il motivo principale che ostacola lo sviluppo dei trasporti ferroviari sono stati e continuano a essere il frazionamento delle ferrovie europee e delle reti nazionali e la conseguente differenziazione delle norme tecniche e dei requisiti di sfruttamento, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie;

25. ritiene che la maggior parte delle misure proposte dalla Commissione e aventi quale obiettivo quello di unificare i sistemi nazionali siano corrette e fattibili e non violino i principi della sussidiarietà e dell'addizionalità;

26. invita la Commissione a presentare quanto prima proposte specifiche riguardanti queste misure; in questo contesto dovrebbe assicurare che le proposte per una rapida interoperabilità non abbiano un costo proibitivo e forniscano una solida base per la messa a disposizione a prezzi competitivi delle merci e dei servizi necessari;

Superstrade ferroviarie per il trasporto merci.

27. è favorevole all'idea di creare corridoi ferroviari per il trasporto merci, come propone la Commissione;

28. è del parere che questi corridoi possano diventare operativi anche se non è stata finora raggiunta un'intesa circa la questione dei criteri sulla cui base dovranno essere calcolati in modo uniforme i costi dell'infrastruttura ferroviaria e la questione concernente il soggetto che dovrà sobbarcarsi tale onere; a questo scopo i corridoi ferroviari forniranno l'occasione per istituire regimi sperimentali di fatturazione che contribuiranno allo sviluppo di una impostazione comunitaria per quanto riguarda i costi delle infrastrutture;

29. ritiene che le possibilità del trasporto intermodale vadano tenute in considerazione nell'istituzione di rapidi collegamenti merci e più in generale nel rinnovamento delle ferrovie, infatti essi possono dare un contributo essenziale alla rivitalizzazione delle ferrovie;

30. richiama comunque l'attenzione della Commissione e degli Stati membri sul fatto che, a causa della sopracitata disparità di vedute, occorre provvedere con cura alla selezione e all'avvio dei primi corridoi, in modo da evitare fratture nello spazio ferroviario dell'Unione europea; ritiene opportuno varare il progetto di corridoi ferroviari in modo pragmatico, incoraggiando l'innovazione da parte dei gestori dell'infrastruttura senza

cercare di imporre un modello unico di corridoi ferroviari;

31. invita pertanto la Commissione a impegnarsi in via prioritaria in tutti i modi possibili affinché:

tutti i gestori delle infrastrutture ferroviarie degli Stati membri consentano rapidamente ed efficacemente l'accesso alle reti di infrastrutture — soprattutto quelle per e dai porti — agli operatori ferroviari relativamente ai corridoi per il trasporto merci;

siano create in futuro connessioni tra i vari corridoi per il trasporto merci affinché costituiscano le basi di una rete;

sia concesso l'accesso per il trasporto merci a qualsiasi operatore verso qualsiasi destinazione lungo il corridoio e non solamente a coloro che vogliono operare tra i due punti più lontani;

i negoziati con la Svizzera tengano conto delle proposte del Libro bianco volte a garantire un equo sistema di fissazione dei prezzi per il traffico ferroviario internazionale e soprattutto per gli « sportelli unici »;

sia trasferito su rotaia il trasporto transalpino e anche il trasporto merci Est-Ovest in crescente espansione sia pienamente integrato nelle misure relative ai corridoi per il trasporto merci;

32. invita la Commissione a elaborare e a proporre un certo numero di principi che definiscano l'ambito applicativo e operativo degli accordi cooperativi (*co-operative agreements*) per la costituzione dei corridoi ferroviari, che i gestori dell'infrastruttura ferroviaria degli Stati membri si accingeranno a concludere tra loro;

33. ricorda che i sopracitati accordi tra imprese ferroviarie non devono contenere disposizioni che consentano cumuli di ricavi (*revenue pooling*) e spartizione di corridoi (*sharing of train operations*), giacché

altrimenti rientrerebbero nel campo di applicazione dell'articolo 85 del trattato CE;

* * *

34. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consi-

glio, alla Commissione, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle regioni nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

NICOLE FONTAINE
Vicepresidente