

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XII**
N. **344**

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI MARTEDÌ 9 FEBBRAIO 1999

Risoluzione

sulla comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni concernente l'intermodalità e il trasporto merci intermodale nell'Unione europea – un approccio di sistema per il trasporto merci: strategie e interventi a favore dell'efficienza, della qualità dei servizi e della sostenibilità del trasporto merci

Annunziata il 7 aprile 1999

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la comunicazione della Commissione [COM(97)0243 - C4-0272/97],

visto il regolamento (CE) del Consiglio n. 2196/98 del 1° ottobre 1998, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari ad azioni di tipo innovativo a favore del trasporto combinato (1),

vista la procedura di conciliazione in corso tra il Consiglio e il Parlamento eu-

ropeo in merito al Quinto programma quadro di ricerca e sviluppo tecnologico,

visto il Libro bianco della Commissione « Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'Unione europea » [COM(1998)466],

vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A4-0011/99),

A. considerando che un sistema dei trasporti funzionante, efficiente e sostenibile costituisce un presupposto indispen-

(1) G.U. L 277 del 14 ottobre 1998, pag. 1.

sabile per l'economia, gli scambi commerciali, il benessere e il tempo libero,

B. considerando che la divisione del lavoro nel mercato interno e gli scambi commerciali con l'Europa dell'Est e i paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo aumenteranno ulteriormente e che, quindi, il mercato dei trasporti crescerà ancora,

C. considerando che, negli ultimi decenni, la quota parte dei trasporti su strada è notevolmente aumentata, a spese dei trasporti su rotaia,

D. considerando che, non da ultimo proprio per questo motivo, la capacità della rete stradale è ormai esaurita lungo talune direttrici e che per il futuro si prevedono ulteriori, seri problemi di congestionamento,

E. considerando che ragioni finanziarie e ambientali restringono la possibilità di costruire nuove strade e di ampliare quelle già esistenti,

F. considerando che gli altri modi di trasporto — ferrovia, navigazione interna e navigazione marittima di cabotaggio — dispongono di capacità significative non ancora sfruttate ovvero presentano potenzialità al riguardo, ma che le strozzature nell'infrastruttura ferroviaria e delle vie d'acqua possono rivelarsi di ostacolo alla costituzione di catene di trasporto intermodali,

G. considerando che il trasporto combinato viene trattato come uno dei tanti modi di trasporto anziché come un elemento già esistente di un nuovo sistema di trasporti globale, nell'ambito del quale i modi sono collegati fra loro,

H. considerando che l'evoluzione nel settore dell'informazione e delle telecomunicazioni — segnatamente della telematica — consente oggi lo sviluppo, la gestione e il controllo di catene di trasporto complesse,

I. considerando che attraverso l'interconnessione dei vari modi di trasporto è possibile creare un sistema di trasporti globale e costituire quindi catene di trasporto intermodali che soddisfino in maniera più efficiente le esigenze della società in materia di trasporti e contribuiscano pertanto all'obiettivo della mobilità sostenibile,

J. considerando che, sul piano della competitività, i trasporti intermodali presentano svantaggi strutturali rispetto ai trasporti unimodali, dati i costi della movimentazione di merci e contenitori,

K. considerando che il mercato privilegia sempre l'offerta più vantaggiosa in termini di prezzo fra quelle rispondenti alle esigenze qualitative del cliente,

L. considerando che la struttura della domanda sul mercato dei trasporti è soggetta a rapidi mutamenti e che gli investimenti privati a lungo termine, come quelli necessari per lo sviluppo di servizi intermodali, sono quindi esposti a rischi particolari,

M. considerando che all'affermarsi di un sistema globale di trasporto intermodale si frappongono altri ostacoli che non è possibile elencare dettagliatamente in questa sede, il cui superamento implica fra l'altro il miglioramento delle prestazioni dei singoli modi di trasporto, nella fattispecie quelle delle ferrovie europee,

1. invita il Consiglio e la Commissione a perseguire l'obiettivo di un « mercato interno europeo dei trasporti » nell'ambito del loro sforzo di armonizzazione, ricordando che l'attribuzione di un'enfasi eccessiva al principio di sussidiarietà può determinare contraddizioni;

2. accoglie favorevolmente la comunicazione della Commissione poiché l'integrazione delle reti di trasporto europee in un sistema globale di trasporto intermodale rappresenta la logica evoluzione della

politica di liberalizzazione e armonizzazione da tempo avviata;

3. valuta positivamente, per quanto riguarda la politica di ricerca, l'evoluzione verso un approccio intermodale quale emerge in parte dal Quinto programma quadro; chiede nel contempo che tale impostazione venga mantenuta in sede di assegnazione degli stanziamenti e che la ricerca in materia di trasporti riguardi principalmente progetti e modi di trasporto atti ad accrescere la capacità intermodale delle reti di trasporto, essendo inteso che vanno evitate le distorsioni di concorrenza tra regioni e/o Stati membri;

4. invita il Consiglio e gli Stati membri a compiere opportuni passi per la liberalizzazione del settore ferroviario, nel quadro dell'attuale revisione della direttiva 91/440/CEE, così da poter realizzare finalmente gli obiettivi perseguiti già nel 1991, concernenti una maggiore concorrenza nel settore dei trasporti su rotaia e, di conseguenza, un'espansione dell'offerta di trasporto nonché una maggiore trasparenza;

5. invita la Commissione a esaminare, nelle sue riflessioni, anche l'opportunità di istituire un'autorità competente per la deregolamentazione delle ferrovie, che verifichi ad esempio l'assenza di discriminazioni quanto all'accesso alle linee ferroviarie;

6. invita la Commissione a non desistere dall'impegnarsi a favore della parità delle condizioni di concorrenza tra i vari modi di trasporto, anche attraverso l'imputazione globale dei costi di infrastruttura e dei costi esterni legati all'utilizzazione dei modi stessi;

7. invita gli Stati membri, tenendo conto del Libro bianco della Commissione sul pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura, a lavorare alla messa a punto di un'imposizione fiscale uniforme per tutti i modi di trasporto, nonché ad abolire progressivamente tutte quelle misure che favoriscono il trasporto merci su strada sui

lunghi percorsi; invita altresì la Commissione ad avvalersi del suo diritto d'iniziativa là dove ciò possa servire al raggiungimento di tali obiettivi;

8. invita gli Stati membri ad agevolare attraverso forme di partenariato tra pubblico e privato, nonché attraverso migliori possibilità di ammortamento e simili, gli investimenti effettuati allo scopo di adeguare trasporti unimodali a catene di trasporto intermodali, ad esempio gli investimenti relativi alle strutture per la movimentazione dei carichi e ai mezzi di trasporto, ma anche alle apparecchiature informatiche e di telecomunicazione, nel rispetto delle disposizioni che disciplinano gli aiuti di Stato;

9. invita la Commissione ad appoggiare in maniera mirata l'introduzione di apparecchiature di trasbordo automatiche e razionali che consentano di movimentare anche quantità minori, ridurre i costi di trasbordo ed accrescere la velocità di trasporto nell'ambito del trasporto combinato;

10. invita gli Stati membri a colmare di concerto e in cooperazione, in ambito transfrontaliero così come nazionale, le lacune evidenziate dalle reti di trasporto unimodali e a promuovere lo sviluppo di interfacce intermodali tra le reti stesse nei punti ad alta densità di traffico;

11. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere la costituzione, nei punti di raccordo, di centrali di informazione in grado di fornire dati in tempo reale ai trasportatori e agli utenti;

12. invita la Commissione a farsi promotrice di un'iniziativa per l'armonizzazione e il coordinamento delle norme tecniche, operative e amministrative nazionali e/o specifiche dei vari modi di trasporto onde garantire l'interoperatività e l'agevole flusso di merci e unità di carico, ma anche delle informazioni e comunicazioni allo scopo necessarie, lungo la catena di trasporto intermodale;

13. invita la Commissione a riservare un'attenzione particolare alla messa a punto di una regolamentazione in materia di responsabilità applicabile lungo l'intera catena intermodale, così come alla definizione di un corrispondente documento di trasporto;

14. invita la Commissione a non perdere di vista l'evoluzione del traffico combinato e intermodale con i paesi dell'Europa centrale e orientale (PECO) e gli Stati che si affacciano sul Mediterraneo e ad impegnarsi affinché la quota parte di questi due modi di trasporti risulti il più possibile elevata rispetto al totale del trasporto merci;

15. invita la Commissione a controbilanciare, per quanto possibile, attraverso stanziamenti a titolo di Phare, Tacis e Meda la decisione del Consiglio di escludere i PECO dal programma Pact;

16. invita la Commissione a presentare una proposta concernente la compilazione, a intervalli regolari, di una statistica sull'intermodalità in Europa;

17. invita gli Stati membri a potenziare sensibilmente gli investimenti a favore delle linee ferroviarie e delle vie navigabili, settori a lungo trascurati;

18. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere la costituzione di collegamenti di cabotaggio e di collegamenti lungo le vie d'acqua interne, nonché a promuovere le relazioni tra porti marittimi e porti interni;

19. invita gli Stati membri e gli enti locali regionali e comunali a prevedere, nell'ambito delle proprie amministrazioni, interlocutori competenti per le questioni dell'intermodalizzazione del sistema dei

trasporti che possano svolgere tale funzione anche rispetto a terzi;

20. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere scambi internazionali di personale fra i vari modi di trasporto in maniera analoga a quanto è avvenuto nell'ambito del precedente programma « KAROLUS » ed esorta gli Stati membri a tener conto dell'intermodalità nelle disposizioni relative ai pertinenti percorsi di formazione, elaborando se del caso la figura professionale dell'« architetto intermodale », così da rispondere anche attraverso la formazione professionale alla complessa problematica delle catene di trasporto intermodali;

21. invita la Commissione a presentare un bando di gara per un « Centro europeo di riferimento in materia di trasporto merci intermodale » e ad incoraggiare ulteriormente gli Stati membri e le regioni a raccogliere intorno a « tavoli di discussione » tutti i soggetti interessati dai trasporti intermodali per esaminare e risolvere questioni pratiche;

22. invita il Consiglio e gli Stati membri a tener conto della presente risoluzione nell'esaminare la comunicazione della Commissione e ad adottare opportune misure — basandosi sul programma d'azione di cui agli allegati della comunicazione — per conferire una dimensione intermodale alle reti di trasporto;

23. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, ai governi e ai Parlamenti degli Stati membri nonché ai governi di Estonia, Polonia, Slovenia, Repubblica ceca, Cipro e Ungheria.

GEORGIOS ANASTASSOPOULOS
Vicepresidente