

P7_TA(2011)0584

Spazio unico europeo dei trasporti

Risoluzione del Parlamento europeo del 15 dicembre 2011 sul tema "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (2011/2096(INI))

Il Parlamento europeo,

- visto il libro bianco della Commissione dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
- vista la sua risoluzione del 12 febbraio 2003 sul Libro bianco della Commissione "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"¹,
- vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 su "Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente"²,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti³,
- vista la sua risoluzione del 21 ottobre 2010 sulla politica marittima integrata (PMI) – valutazione dei progressi realizzati e nuove sfide⁴,
- vista la sua risoluzione del 5 luglio 2011 sulla Quinta relazione della Commissione sulla coesione e sulla strategia per la politica di coesione dopo il 2013⁵,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2011 sulla sicurezza dell'aviazione, con particolare riferimento ai body scanner⁶,
- vista la sua risoluzione del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011–2020⁷,
- viste le comunicazioni della Commissione intitolate "La rete dei cittadini" (COM(1995)0601) e "Piano d'azione sulla mobilità urbana" (COM(2009)0490),
- viste la comunicazione della Commissione del 1995, intitolata "Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti" (COM(1995)0691) e quella del 1998, dal titolo "Trasporti e CO₂" (COM(1998)0204), e considerando che la Commissione dovrebbe ora ripubblicare quest'ultima comunicazione,
- vista la strategia Europa 2020,

¹ GU C 43 E del 19.2.2004, pag. 250.

² GU C 175 E del 10.7.2008, pag. 556.

³ GU C 351 E del 2.12.2011, pag. 13.

⁴ Testi approvati, P7_TA(2010)0386.

⁵ Testi approvati, P7_TA(2011)0316.

⁶ Testi approvati, P7_TA(2011)0329.

⁷ Testi approvati, P7_TA(2011)0408.

- visto l'acquis comunitario nel settore dei trasporti,
 - visto l'articolo 48 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per lo sviluppo regionale (A7-0425/2011),
- A. considerando che la politica europea dei trasporti incide direttamente su numerosi aspetti della vita quotidiana dei cittadini dell'UE, i quali trarrebbero notevoli benefici da un autentico spazio unico europeo dei trasporti che elimini tutti gli ostacoli tra i modi di trasporto e i sistemi nazionali e sia libero da distorsioni della concorrenza e dal dumping sociale;
 - B. considerando che il settore dei trasporti è della massima importanza per lo sviluppo dell'Unione europea, delle sue regioni e delle sue città, dal momento che genera circa il 5% del prodotto interno lordo e procura circa 10 milioni di posti di lavoro; che è fondamentale mantenere la capacità di sviluppo e di innovazione dell'UE in settori quali la mobilità, i trasporti e la logistica, che sono decisivi per il ruolo dell'Europa come centro industriale ed economico e per la sua posizione competitiva a livello mondiale; che le piccole e medie imprese svolgono un ruolo particolarmente importante nel settore dei trasporti;
 - C. considerando che la futura politica europea in materia di trasporti e mobilità dovrebbe integrare gli obiettivi 20-20-20 per il periodo fino al 2020, quale base primaria del processo decisionale in quest'ambito;
 - D. considerando che i trasporti possono contribuire notevolmente alla strategia Europa 2020, soprattutto per quanto concerne l'occupazione, la crescita economica sostenibile, la ricerca, l'energia, l'innovazione e l'ambiente, e tenendo presente la necessità di sostenere in modo più coerente la sicurezza e la tutela dell'ambiente, aree in cui occorre un maggiore coordinamento;
 - E. considerando che certi obiettivi dell'ultimo Libro bianco non sono stati soddisfatti e che perciò gli obiettivi qui fissati devono essere regolarmente oggetto di verifica e valutazione;
 - F. considerando che i diversi modi di trasporto non dovrebbero competere tra loro, ma bensì integrarsi nel quadro di un'efficiente co-modalità e seguendo il principio guida di un'efficace ripartizione modale dei trasporti;
 - G. considerando che la sola legislazione non permetterà di conseguire gli obiettivi in fatto di trasferimento modale, che potranno essere realizzati solo sfruttando un'infrastruttura funzionante, vantaggi e punti di forza intrinseci e incentivi;
 - H. considerando che è fondamentale garantire il completo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), collegare efficacemente le reti di trasporto di tutte le regioni dell'UE ed eliminare le disparità fra i livelli di sviluppo delle infrastrutture negli Stati membri dell'UE;
 - I. considerando che nel settore dei trasporti e nelle infrastrutture transfrontaliere persistono numerosi ostacoli di ordine storico e geografico (il diverso scartamento o le barriere inespugnabili costituite da massicci montuosi come le Alpi, i Pirenei o i Carpazi) che

producono "effetti frontiera", ai quali è in parte facile porre rimedio e che devono perciò essere ridotti;

- J. considerando che le differenze tra le regioni europee (situazione periferica, infrastrutture, paesaggio, densità di popolazione, situazione socioeconomica) pongono problemi che differiscono ampiamente tra loro e richiedono soluzioni flessibili;
 - K. considerando che l'apertura dei mercati dei trasporti deve essere subordinata alla messa a punto di tutte le salvaguardie normative necessarie a garantire che ne derivi una migliore qualità dei servizi, della formazione e delle condizioni di lavoro;
 - L. considerando che l'UE deve fissare norme coerenti per tutti i modi di trasporto, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza, la tecnologia, la protezione dell'ambiente e le condizioni di lavoro, tenendo conto che, in settori in cui – de facto – valgono norme mondiali, è possibile ottenere una regolamentazione efficace attraverso le pertinenti sedi internazionali;
 - M. considerando che la legislazione adottata nel settore dei trasporti deve essere recepita, attuata e applicata in modo corretto, coerente e rapido;
1. accoglie favorevolmente il Libro bianco del 2011, ma osserva che importanti obiettivi del Libro bianco del 2001 non sono stati realizzati o lo sono stati solo in parte, e propone:
 - che la Commissione presenti entro il 2013, sulla base della relazione sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020 e nel rispetto del principio di sussidiarietà, proposte specifiche per ridurre del 50% entro il 2020 il numero dei morti e dei feriti gravi in incidenti stradali rispetto al 2010; tali proposte dovrebbero prestare una particolare attenzione agli utenti della strada più vulnerabili e indicare, per ciascuno dei casi, i risultati attesi in termini di riduzione degli incidenti;
 - che la Commissione presenti entro il 2014 una proposta che preveda l'internalizzazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto delle merci e dei passeggeri conformemente alle loro specificità, evitando duplicazioni degli oneri e distorsioni del mercato; le entrate derivanti da tale internalizzazione dei costi esterni dovrebbero essere utilizzate per finanziare investimenti in settori quali sicurezza, ricerca, nuove tecnologie, protezione del clima e riduzione del rumore nel contesto della mobilità sostenibile, infrastrutture;
 2. invita la Commissione a presentare entro il 2013 una proposta sulle condizioni sociali e di lavoro finalizzata ad agevolare la creazione di un mercato europeo dei trasporti veramente integrato e nel contempo migliorare l'attrattiva del settore per i lavoratori; tale proposta dovrebbe basarsi su un'approfondita analisi della situazione attuale per quanto riguarda le condizioni sociali e di lavoro in tutti i modi di trasporto e il livello di armonizzazione tra le legislazioni degli Stati membri nonché su una valutazione d'impatto dello sviluppo del mercato del lavoro nel settore dei trasporti nel periodo fino al 2020; la proposta dovrebbe incrementare l'occupazione e migliorare la situazione dei lavoratori in tutto il settore dei trasporti nonché tenere conto delle nuove tecnologie e dei servizi logistici che possono essere utilizzati per migliorare i servizi di trasporto in generale, e in particolare per gli utenti disabili;
 3. chiede alla Commissione di presentare entro il 2013, sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri, un'analisi quantitativa coerente della situazione attuale con riferimento

al livello di infrastrutture, alla densità della rete di trasporto e alla qualità dei servizi di trasporto in tutti gli Stati membri dell'UE; osserva che una siffatta analisi fornirà una panoramica della situazione attuale nell'UE-27, metterà in luce le disparità nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto fra gli Stati membri e le loro regioni e delinea le modalità in cui sono attualmente finanziate le infrastrutture di trasporto nei vari modi di trasporto nonché le priorità future in materia di investimenti;

4. è consapevole del contributo primario dato dal settore dei trasporti alla politica industriale, alla competitività e alla bilancia commerciale dell'UE; osserva che nel 2009 le esportazioni di macchinari e attrezzature nel settore dei trasporti hanno totalizzato 454,7 miliardi di EUR, pari al 41,5% di tutte le esportazioni provenienti dall'UE-27; rileva inoltre che nel 2009 l'UE ha registrato le maggiori eccedenze della bilancia commerciale nel comparto macchinari e attrezzature del settore dei trasporti (112,6 miliardi di EUR) e nei servizi di trasporto (21,5 miliardi di EUR);
5. approva i dieci obiettivi per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile e gli obiettivi indicati nel Libro bianco per il 2050 e per il 2030, ma ritiene che occorranza provvedimenti più specifici per il periodo fino al 2020 in relazione al finanziamento – alla luce della situazione economica dei singoli Stati membri – e alle sfide di carattere generale che si pongono per i trasporti in campo energetico e ambientale, e chiede pertanto alla Commissione di elaborare norme giuridiche al fine di conseguire una riduzione del 20% (con riferimento ai valori del 1990) delle emissioni di CO₂ e degli altri gas a effetto serra imputabili ai trasporti e di realizzare entro il 2020, in linea con gli obiettivi 20-20-20 e in cooperazione con i partner internazionali, i seguenti obiettivi intermedi (con riferimento ai valori del 2010):
 - una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ dei trasporti su strada,
 - una riduzione del 20% del rumore e del consumo di energia dei trasporti su rotaia,
 - una riduzione del 30% delle emissioni di CO₂ dei trasporti aerei nell'insieme dello spazio aereo europeo,
 - una riduzione del 30% uniforme in tutta l'UE delle emissioni di CO₂ e di inquinanti della navigazione, alla quale contribuiranno gli accordi raggiunti nel quadro dell'IMO relativamente a un indice di efficienza energetica in materia di progettazione e a un piano di gestione per l'efficienza energetica;

chiede inoltre che tutti gli obiettivi di cui al presente paragrafo siano considerati prioritari e vengano perciò verificati annualmente;

6. sottolinea che l'obiettivo da perseguire deve essere il completamento del mercato interno europeo dei trasporti mediante un'ulteriore apertura delle reti e dei mercati dei trasporti, tenendo conto degli aspetti economici, occupazionali, ambientali, sociali e territoriali, e invita la Commissione ad assicurarsi che le sue proposte relative all'apertura dei servizi in tutti i mercati dei trasporti non diano luogo a dumping sociale, a servizi di qualità inferiore, a monopoli od oligopoli; evidenzia che permane la necessità urgente di orientamenti in materia di aiuti di Stato per i porti marittimi;
7. sottolinea il potenziale dei trasporti, tuttora insufficientemente esplorato in numerosi settori, e insiste sull'importanza di uno spazio unico europeo dei trasporti, dotato di

interconnessione e interoperabilità e basato su un'effettiva gestione europea delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto ottenuta eliminando, in tutti i modi di trasporto, gli "effetti frontiera" fra gli Stati membri, in modo da migliorare la competitività e l'attrattiva dell'Unione europea nella sua totalità; sottolinea l'importanza della coesione territoriale e, in particolare, i problemi di accessibilità che interessano le regioni ultraperiferiche, le isole, le regioni prive di sbocco sul mare e le regioni periferiche nonché l'importanza di buoni collegamenti fra gli Stati membri e i paesi vicini;

8. sottolinea che alla base della futura politica dei trasporti deve esserci l'idea guida di una modalità efficiente nella mobilità dei passeggeri e nel trasporto delle merci nell'intera catena di valore del trasporto e della logistica, misurata in termini di efficienza economica, tutela ambientale, sicurezza energetica, condizioni sociali, sanitarie e occupazionali e che tenga conto della coesione territoriale e dell'ambiente geografico nei singoli paesi e nelle singole regioni; ritiene che i modi di trasporto debbano integrarsi e interagire fra loro e che ci si debba riferire ai criteri sopra descritti per stabilire la ripartizione modale attuale e futura nei paesi e nelle regioni, in base alle loro possibilità individuali; reputa inoltre opportuno promuovere sistematicamente il ricorso a mezzi di trasporto sostenibili, anche per coprire brevi e medie distanze;
9. constata l'elevato grado di dipendenza dell'Unione dalle importazioni di carburanti fossili, i cui approvvigionamenti provenienti da fonti esterne all'UE comportano rischi significativi in termini di sicurezza economica dell'Unione e di flessibilità delle sue opzioni in materia di politica estera e invita la Commissione a definire e misurare con regolarità la sicurezza degli approvvigionamenti energetici esterni dell'Unione;
10. sottolinea che, al fine di creare uno spazio unico europeo dei trasporti, è importante sviluppare le infrastrutture di trasporto dei nuovi Stati membri, tra cui quelle stradali, e collegare le loro reti di trasporto con quelle degli Stati limitrofi; invita la Commissione a includere nel futuro quadro finanziario pluriennale i fabbisogni in termini di sviluppo relativi alle infrastrutture di trasporto dei nuovi Stati membri, affinché queste ultime possano raggiungere, entro il 2025, il livello delle infrastrutture degli altri Stati membri;
11. accoglie con favore e sostiene la proposta della Commissione relativa al meccanismo per collegare l'Europa e all'iniziativa sulle obbligazioni collegate a progetti ("project bond") e invita gli Stati membri a realizzare la rete centrale, dato che il sistema delle TEN-T deve prevedere un numero limitato di progetti sostenibili che offrano un valore aggiunto europeo e che dispongano di livelli più elevati e realistici di finanziamento; chiede che:
 - gli Stati membri si impegnino a eliminare entro il 2020 le principali note strozzature presenti in ciascun modo di trasporto nello spazio europeo dei trasporti e, se del caso, a consentire di aggirarle più agevolmente ponendo un'infrastruttura intermodale all'inizio e alla fine del tratto in questione, a privilegiare i progetti transfrontalieri fra tutti gli Stati membri, senza trascurare i collegamenti con i paesi vicini, e a presentare un piano di finanziamento approvato entro il 2015;
 - la Commissione si impegni ad accrescere la stabilità del finanziamento dei progetti TEN-T, in coordinamento con la politica regionale;
 - la Commissione si impegni a sostenere modelli e strumenti alternativi di finanziamento, tra cui i project bond, e a prevedere, nelle proposte per l'internalizzazione dei costi esterni, che le entrate da essa derivanti siano utilizzate in maggior misura per il

finanziamento dei progetti TEN-T;

- al fine di garantire l'efficacia e la visibilità a lungo termine dell'intervento dell'UE nel quadro delle TEN-T, la fissazione delle priorità vada in stretta correlazione con le condizioni per l'utilizzazione dei fondi strutturali regionali e gli Stati membri siano essere obbligati a garantire il finanziamento di tali progetti al di là della scadenza dei programmi pluriennali dell'UE;
 - dopo il 2015 la priorità dei progetti sia mantenuta soltanto se gli Stati membri avranno preso decisioni di bilancio vincolanti che garantiscano la realizzazione dei progetti stessi e il cofinanziamento dell'UE sia basato sul principio "use it or lose it" ("usa o perdi");
 - EuroVelo, la rete europea di piste ciclabili a lunga percorrenza, sia inclusa nella rete TEN-T;
12. sottolinea che la creazione di adeguate infrastrutture di trasporto e di buoni livelli di accesso consentirà a tutte le regioni di diventare economicamente più forti e di attrarre in maggior misura gli investimenti diretti, aumentando così sul lungo periodo la loro competitività e la posizione concorrenziale dell'UE nel complesso e garantendo il corretto sviluppo del mercato interno e il raggiungimento dell'obiettivo della coesione territoriale;
 13. ricorda che le reti di trasporto svolgono un ruolo di primo piano nell'ambito delle politiche di assetto territoriale; sottolinea la particolare importanza delle grandi infrastrutture di trasporto, quali le linee ferroviarie ad alta velocità, per la promozione dello sviluppo locale; ritiene che le macroregioni e le strategie per il loro sviluppo possano svolgere un ruolo più attivo nell'attuazione di una politica dei trasporti coordinata, efficace e sostenibile; ricorda l'importanza di elaborare, pianificare e attuare strategie congiunte in materia di infrastrutture di trasporto, nonché la necessità di diffondere le migliori prassi nel settore dei trasporti; sottolinea che i cittadini e le imprese dell'UE trarranno benefici diretti da uno spazio unico europeo dei trasporti inteso a ridurre il tempo e le risorse necessari per il trasporto di merci e passeggeri e a raggiungere una maggiore integrazione fra i mercati;
 14. osserva che è necessario applicare pari norme di sicurezza adeguate al rischio e armonizzate a livello europeo a tutti i tipi di trasporto di passeggeri e merci e sollecita una proposta di finanziamento che soddisfi questo requisito; ritiene che il coordinamento internazionale debba costituire un requisito preliminare nel caso del trasporto marittimo e aereo e che le norme vigenti debbano essere riesaminate e, se del caso, rivedute entro il 2015 nonché progressivamente integrate negli accordi con i paesi terzi;
 15. sottolinea l'importanza di una strategia coerente per realizzare la transizione alle energie alternative e rinnovabili per i trasporti e pone in rilievo il fatto che gli obiettivi fissati potrebbero essere raggiunti ricorrendo a un mix energetico e alle possibilità di risparmio energetico già esistenti; segnala che tale transizione richiede infrastrutture specifiche e incentivi corrispondenti e che gli obiettivi in materia di riduzione dovrebbero essere formulati in modo neutro sotto il profilo tecnologico;
 16. chiede che sia presentata entro il 2015 una proposta in materia di mobilità urbana in base alla quale, nel rispetto del principio di sussidiarietà, il sostegno ai progetti sia subordinato alla presentazione, da parte delle autorità locali, di piani di mobilità sostenibili che prevedano catene logistiche efficienti per il trasporto di persone e merci nelle aree urbane ed edificate e che contribuiscano a ridurre i volumi di traffico, gli incidenti e

l'inquinamento atmosferico e acustico, si attengano alle norme e agli obiettivi della politica europea in materia di trasporti, siano conformi alle esigenze delle città e delle regioni circostanti e non creino nuovi ostacoli per il mercato; suggerisce uno scambio di migliori prassi nel settore dell'innovazione e della ricerca di progetti sostenibili di mobilità urbana;

17. sottolinea che il comportamento degli utenti dei trasporti è determinante, e chiede la predisposizione di incentivi alla scelta di mezzi di trasporto e di mobilità sostenibili, fisicamente attivi, sicuri e salutari; invita la Commissione e gli Stati membri, compatibilmente con il principio di sussidiarietà, a presentare entro il 2013 proposte volte a elaborare iniziative che promuovano mezzi di trasporto pubblico rispettosi dell'ambiente e gli spostamenti a piedi e in bicicletta, soprattutto nei centri urbani, con l'obiettivo di raddoppiare il numero di utenti; considera perciò importante sviluppare infrastrutture sicure per i pedoni e i ciclisti, soprattutto nei centri urbani, migliorare l'interoperabilità fra i servizi di trasporto, promuovere l'introduzione di un singolo titolo di viaggio e di un sistema integrato di biglietteria elettronica (e-ticket) per il viaggio multimodale che preveda anche collegamenti fra le tratte a lungo raggio e il trasporto locale; ricorda che l'accessibilità, anche in termini di prezzo, dei trasporti è cruciale per la mobilità sociale, e che in sede di pianificazione della futura politica in materia di trasporti occorre prestare una maggiore attenzione alla conciliazione tra gli obiettivi di sostenibilità e le esigenze sociali;
18. ritiene che le norme di base relative ai diritti dei passeggeri debbano essere sancite in una Carta dei diritti del passeggero che valga per tutte le modalità di trasporto e si attende pertanto dalla Commissione che presenti, al più tardi all'inizio del 2012, una proposta corrispondente che tenga conto sia delle specificità di ciascun modo di trasporto che dell'esperienza acquisita e che contenga un capitolo relativo ai diritti dei passeggeri disabili; chiede, nel contempo, che tali diritti siano interpretati in maniera uniforme, siano applicati, attuati e fatti rispettare in modo coerente, sulla base di chiare definizioni e precisi orientamenti, e siano gestiti con trasparenza; sottolinea inoltre la necessità di una legislazione nel settore dei costi aggiuntivi in tutti i modi di trasporto;
19. sottolinea la necessità di una politica dei trasporti integrata a livello dell'intera catena di valore dei servizi di trasporto e logistici, per poter affrontare adeguatamente le sfide del settore dei trasporti e della mobilità, in particolare quelle che sorgono nelle zone urbane; chiede un maggiore coordinamento tra i responsabili politici delle istituzioni europee nonché un dialogo e una consultazione permanenti con il settore logistico, i fornitori di servizi di trasporto e i relativi utenti, nell'ambito di un forum europeo sulla logistica e la mobilità;
20. chiede che sia data priorità alla promozione di sistemi logistici ecologici e a una migliore gestione della mobilità;
21. afferma che una multimodalità sostenibile per la logistica di passeggeri e merci richiede la creazione di punti e terminali di collegamento intermodali, una pianificazione e una logistica integrate nonché un'istruzione e una formazione professionale integrate;
22. sottolinea che l'UE deve rimanere all'avanguardia nell'innovazione tecnologica per poter promuovere l'efficienza, la sostenibilità e l'occupazione; chiede che siano destinati finanziamenti a favore di un programma di ricerca e sviluppo espressamente dedicato alla mobilità sostenibile e sicura, che preveda una strategia di attuazione specifica, un calendario e un controllo finanziario efficiente, al fine di:

- mantenere il ruolo guida dell'UE come centro di produzione e ricerca per tutti i tipi di trasporto, ponendo l'accento in particolare sulla decarbonizzazione dei trasporti, la riduzione delle emissioni e del rumore, l'integrità e la sicurezza;
 - creare sistemi efficienti, intelligenti, interoperabili e collegati per sostenere SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, i servizi di informazione fluviale, SafeSeaNet, i sistemi per l'identificazione e il rintracciamento a lunga distanza (LRIT) e il sistema di trasporto intelligente (ITS);
 - trovare soluzioni pragmatiche mediante il coinvolgimento di un gruppo di esperti provenienti dall'economia, dalle scienze, dalla politica e dalla società;
 - portare avanti l'iniziativa "e-safety" per migliorare la sicurezza stradale e allestire le infrastrutture necessarie per introdurre il sistema per le chiamate d'emergenza "e-call", nel rispetto delle norme in materia di protezione dei dati;
23. reputa necessario ridurre gli ostacoli burocratici in tutte le forme di trasporto e chiede pertanto una maggiore semplificazione e armonizzazione dei documenti relativi al trasporto e alla logistica, in particolare per il trasporto di merci, e la presentazione entro il 2013 di una proposta di standardizzazione dei documenti di spedizione e dei documenti elettronici, anche nell'ottica di promuovere il trasporto multimodale delle merci;
24. sottolinea la necessità di migliorare e standardizzare i dispositivi di controllo, come i radar per il rilevamento della velocità (autovelox) e le unità di bordo ("on-board-unit"), nonché i sistemi di comunicazione e i relativi supporti, e chiede che sia presentata entro il 2013 una proposta per il reciproco riconoscimento e l'interoperabilità di tali dispositivi; sottolinea la necessità di migliorare il coordinamento e la cooperazione fra le autorità nazionali nei procedimenti giudiziari transfrontalieri e di garantire una maggiore convergenza nell'applicazione delle norme di sicurezza stradali;
25. sottolinea che le eventuali modifiche e la standardizzazione delle unità di carico, tenendo in considerazione le unità di carico utilizzate per il trasporto globale e le dimensioni dei veicoli da trasporto, devono servire a ottimizzare il trasporto multimodale e ad apportare vantaggi dimostrabili in termini di risparmio di carburante, riduzione delle emissioni e maggiore sicurezza stradale;
26. suggerisce agli Stati membri di autorizzare l'uso del sistema modulare europeo soltanto per determinate tratte qualora le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza lo consentano e di informare la Commissione della concessione dell'autorizzazione;
27. sottolinea l'importanza delle varie agenzie europee dei trasporti e chiede di rinnovare gli sforzi per potenziare la loro dimensione europea;
28. invita gli Stati membri a sostenere e ad adoperarsi per stabilire condizioni di parità fra tutti i modi di trasporto in termini di tassazione dell'energia e di imposta sul valore aggiunto (IVA);
29. chiede, per quanto riguarda il trasporto su strada,
- che si proceda entro il 2013 a un ulteriore riesame del quadro normativo che disciplina i periodi di guida e di riposo nel trasporto di passeggeri e di merci e la relativa

applicazione, che venga armonizzata l'interpretazione dell'attuazione e dell'applicazione e che si tenga conto della posizione del Parlamento europeo in merito all'armonizzazione delle sanzioni nell'ambito del trasporto su strada; reputa parimenti necessario armonizzare, in tutta l'Unione europea, le restrizioni sul trasporto di merci;

- che siano realizzati gli obiettivi già stabiliti e venga dato un nuovo impulso ai progetti prioritari delle reti transeuropee di trasporto;
- un incremento del 40% entro il 2020, con riferimento ai valori del 2010, del numero di aree di parcheggio sicure per mezzi pesanti sulla rete stradale transeuropea e un miglioramento della loro qualità (norme igieniche);
- che la Commissione sostenga le iniziative degli Stati membri volte a promuovere, mediante agevolazioni fiscali, la creazione di un parco veicoli sicuro ed ecologico;
- che la Commissione elabori entro la fine del 2013 una relazione sullo stato del mercato del trasporto stradale dell'UE, contenente un'analisi della situazione del mercato in cui figurino una valutazione dell'efficacia dei controlli e dell'evoluzione delle condizioni di impiego nel settore, e in cui si esamini se l'armonizzazione delle norme in materia, tra l'altro, di attuazione, di oneri relativi all'uso delle strade nonché di legislazione sociale e in materia di sicurezza abbia fatto registrare progressi tali da poter prendere in considerazione l'ulteriore apertura dei mercati nazionali del trasporto su strada, compresa l'eliminazione delle restrizioni sul cabotaggio;
- un miglioramento della formazione iniziale e successiva delle persone impiegate nel settore dei trasporti, tra cui i prestatori di servizi ai passeggeri connessi al trasporto, e dell'accesso alle professioni in questione, al fine di migliorare le condizioni di lavoro e le retribuzioni e aumentare l'attrattiva del settore;
- una metodologia UE standardizzata per calcolare l'impronta di carbonio dei trasporti e delle operazioni logistiche, volta a evitare una proliferazione di approcci nazionali, e un sostegno alle iniziative del settore intese a promuovere il calcolo dell'impronta di carbonio, soprattutto per il trasporto di merci su strada;

30. chiede, per quanto riguarda il trasporto navale,

- che sia presentata entro il 2013 una proposta sulla "cintura blu" volta a semplificare le formalità previste per le navi operanti tra i porti dell'UE e a sviluppare il potenziale delle autostrade del mare, instaurando un vero mercato unico del trasporto marittimo interno all'UE, nel rispetto della legislazione vigente in materia di tutela ambientale e di conservazione del patrimonio naturale;
- iniziative volte a garantire che la riduzione delle emissioni di zolfo delle navi non si traduca in una transizione modale inversa;
- l'introduzione di una politica europea in materia di trasporto marittimo a corto e medio raggio, per sfruttare la capacità residua disponibile delle vie navigabili interne e realizzare gli obiettivi dell'UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti;
- di continuare a sostenere il programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle

vie navigabili interne (Naiades), in linea con la legislazione vigente in materia di tutela ambientale e di conservazione del patrimonio naturale, e un programma successivo che garantisca la sua prosecuzione a partire dal 2014;

- una proposta che preveda entro il 2020 un aumento del 20%, con riferimento ai valori del 2010, del numero di collegamenti (piattaforme) multimodali per la navigazione interna, dei porti fluviali e del trasporto su rotaia e il corrispondente sostegno finanziario, nonché l'estensione oltre il 2013 del programma Marco Polo, al fine di sfruttare in modo efficiente le potenzialità della navigazione;
- di destinare, nel prossimo quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020, almeno il 15% dei finanziamenti stanziati per le TEN-T a progetti volti a migliorare i collegamenti sostenibili e multimodali tra porti marittimi, porti fluviali e piattaforme multimodali, prestando una particolare attenzione ai progetti di trasporto per vie navigabili;
- data la natura internazionale del trasporto marittimo, di pervenire entro il 2012 a un allineamento della formazione nel settore della navigazione secondo uno standard internazionale e segnatamente alla rapida approvazione della proposta della Commissione recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, al fine di integrare nel diritto dell'UE le modifiche del 2010 alla Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, e di presentare entro la fine del 2013 una proposta sul riconoscimento reciproco delle condizioni generali per la formazione dei lavoratori portuali nonché di elaborare una strategia per il reclutamento di nuove leve per le professioni marittime;

31. chiede, per quanto riguarda il trasporto aereo,

- che la Commissione e gli Stati membri promuovano l'attuazione del Cielo unico europeo II, nella quale un ruolo importante sarà svolto dall'introduzione del sistema SESAR, e invita la Commissione a presentare entro il 2013 una proposta sul completamento del cielo unico europeo attraverso una riduzione del numero di blocchi funzionali di spazio aereo;
- che la Commissione rafforzi il coordinamento tra i regolamenti in materia di cielo unico, i progetti SESAR e Galileo e le iniziative Clean Sky (cielo pulito), allo scopo di attuare in maniera più efficace le misure di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra;
- di privilegiare, nelle nuove proposte di apertura dei mercati, la qualità dei servizi e il coordinamento con gli standard internazionali;
- che la Commissione e gli Stati membri adottino tutti i provvedimenti necessari a garantire, entro il 2012, l'approvazione internazionale del sistema europeo di scambio di certificati di emissione, garantendo così eque condizioni di concorrenza a livello internazionale;
- di adoperarsi attivamente per la predisposizione di un "punto di controllo del futuro" per i controlli di sicurezza dei passeggeri e delle merci;

32. chiede, per quanto riguarda il trasporto ferroviario,
- che la Commissione tenga conto, in sede di formulazione delle proposte relative all'ulteriore apertura dei mercati, degli impegni assunti dagli Stati membri in materia di trasporto pubblico locale nonché del livello dei servizi già esistenti, al fine di migliorare l'attuale livello dei servizi garantendo nel contempo condizioni di concorrenza più eque ed evitando il dumping sociale;
 - un maggiore impegno a favore dell'armonizzazione tecnica e dell'interoperabilità fra gli Stati membri, in particolare che siano armonizzate entro il 2015 le norme relative all'omologazione dei veicoli, affinché tale omologazione non possa richiedere più di due mesi in condizioni finanziarie all'insegna della trasparenza, e che entro il 2012 vengano adeguate di conseguenza le competenze dell'Agenzia ferroviaria europea e le risorse a sua disposizione;
 - di dare un nuovo impulso, secondo modalità ben ponderate, alle infrastrutture ferroviarie, alla riduzione del rumore e al piano d'azione ERTMS nel periodo fino al 2020;
 - che la Commissione presenti, entro e non oltre il 31 dicembre 2012, una proposta di direttiva che preveda disposizioni inerenti alla relazione tra la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto, nonché una proposta per l'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri che non infici la qualità dei servizi di trasporto ferroviario e tuteli gli obblighi di servizio pubblico;
 - ai fini di una maggiore efficienza delle ferrovie, che le autorità nazionali di regolamentazione godano di indipendenza e competenze rafforzate e cooperino più strettamente in seno a una rete europea e che la Commissione presenti, entro il 2014, una proposta a ulteriore sostegno di questo obiettivo e per l'istituzione di un'autorità di regolamentazione europea;
 - che sia prestata maggiore attenzione alla formazione iniziale e successiva, basata su standard elevati, e alla promozione del riconoscimento transfrontaliero dei diplomi e delle qualifiche;
 - che la Commissione valuti l'impatto dell'apertura del mercato del trasporto merci per ferrovia sul traffico a carro singolo e che, nel caso in cui rilevi una riduzione del volume di tale traffico, presenti, entro il 31 dicembre 2012, una proposta per permettere agli Stati membri di sostenere questa attività, tenuto conto dei suoi vantaggi economici, sociali e ambientali;
33. riconosce che l'industria ferroviaria europea subisce sempre più la concorrenza dei fornitori dei paesi terzi sul mercato dell'UE; è preoccupato per i notevoli ostacoli che precludono l'accesso dei fornitori dell'UE al mercato degli appalti pubblici in paesi non appartenenti all'Unione europea;
34. chiede alla Commissione di identificare, quantificare e valutare, negli studi sull'impatto delle proposte legislative, la possibilità di creare "posti di lavoro ecologici" e le misure per la loro promozione;
35. invita la Commissione e agli Stati membri a presentare una strategia congiunta per

l'informazione, la comunicazione e la consultazione di tutti gli attori coinvolti (compresi, in particolare, i cittadini interessati) sulle necessità, la pianificazione, lo sviluppo e il finanziamento delle infrastrutture necessarie per la crescita, la mobilità, lo sviluppo e l'occupazione, in linea con gli impegni assunti nel quadro della strategia Europa 2020;

36. reputa fondamentale che gli enti locali e regionali, viste le loro significative competenze nell'ambito della politica dei trasporti, possano partecipare secondo modalità basate sulla governance multilivello;
37. invita la Commissione a procedere a una valutazione a cadenza annuale degli obiettivi del Libro bianco, dei progressi realizzati e dei risultati ottenuti e di riferire ogni 5 anni al Parlamento in merito all'attuazione del Libro bianco;
38. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.