



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

**2011/2096(INI)**

23.8.2011

## **PROGETTO DI RELAZIONE**

sul tema “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”  
(2011/2096(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Mathieu Grosch

**INDICE**

	<b>Pagina</b>
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
MOTIVAZIONE .....	9

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

### **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 “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"<sup>1</sup>,
- vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 su "Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente"<sup>2</sup>,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti<sup>3</sup>,
- vista la sua risoluzione del 21 ottobre 2010 sulla politica marittima integrata (PMI) – valutazione dei progressi realizzati e nuove sfide<sup>4</sup>,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2011 sulla sicurezza dell'aviazione, con particolare riferimento ai body scanner<sup>5</sup>,
- vista la sua risoluzione del ..... 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020<sup>6</sup>,
- 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 2013<sup>7</sup>,
- vista la comunicazione della Commissione “Piano d’azione sulla mobilità urbana” (COM(2009)0490),
- vista la strategia Europa 2020,
- 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-

---

<sup>1</sup> GU C 43E del 19.2.2004, pagg. 250-259.

<sup>2</sup> GU C 175E del 10.7.2008, pagg. 556-561.

<sup>3</sup> Testi approvati, P7\_TA(2010)0260.

<sup>4</sup> Testi approvati, P7\_TA(2011)0386.

<sup>5</sup> Testi approvati, P7\_TA(2011)0329.

<sup>6</sup> Testi approvati, P7\_TA(2011)0000 – Relazione A7-0264/2011 – Ordine del giorno della tornata settembre I

<sup>7</sup> Testi approvati, P7\_TA(2011)0316.

0000/2011),

- A. considerando che la politica europea dei trasporti ha un'influenza diretta sulla vita dei cittadini dell'UE in svariate situazioni e che uno spazio unico europeo dei trasporti è per loro vantaggioso;
  - 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, procura circa 10 milioni di posto di lavoro e svolge perciò un ruolo decisivo per l'Europa come centro industriale ed economico;
  - C. considerando che i trasporti possono dare un contributo essenziale alla strategia Europa 2020, soprattutto per quanto riguarda l'occupazione, la ricerca, l'energia, l'innovazione e l'ambiente, e che nel quadro di tale strategia è necessario rafforzare in modo più coerente la sicurezza e la tutela dell'ambiente;
  - D. 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;
  - E. considerando che i diversi modi di trasporto non sono in concorrenza tra loro, ma devono invece integrarsi nel quadro di un'efficiente co-modalità quale principio guida di un'efficace ripartizione modale dei trasporti;
  - F. considerando che il settore dei trasporti soffre di molti "effetti frontiera", che in parte sono facilmente eliminabili e devono perciò essere complessivamente rimossi;
  - G. considerando che l'apertura dei mercati dei trasporti deve andare di pari passo con la qualità dei servizi, della formazione e dell'occupazione;
  - H. considerando che l'UE deve fissare norme coerenti per tutti i modi di trasporto, specialmente per quanto riguarda la sicurezza, la tecnologia, la protezione dell'ambiente e le condizioni di lavoro, per poterne richiedere l'applicazione anche a livello mondiale;
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, proposte specifiche per ridurre del 50% rispetto al 2010 il numero dei morti e dei feriti gravi in incidenti stradali;
    - che entro il 2014 venga presentata una proposta che preveda l'internalizzazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto evitando duplicazioni degli oneri e distorsioni del mercato, al fine di incrementare gli investimenti in mobilità, sicurezza e ricerca;
  2. approva gli obiettivi indicati nel Libro bianco per il 2050, ma ritiene che si debba definire meglio il quadro per il periodo che va 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; chiede perciò

alla Commissione di elaborare disposizioni legislative al fine di conseguire entro il 2020 i seguenti obiettivi, con riferimento ai valori del 2010:

- riduzione del 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei trasporti su strada,
  - riduzione del 20% del rumore e del consumo di energia dei trasporti su rotaia,
  - riduzione del 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei trasporti aerei nell'insieme dello spazio aereo europeo,
  - riduzione uniforme del 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti nella navigazione, e chiede che questi obiettivi siano considerati prioritari e vengano perciò verificati annualmente;
3. sottolinea che il completamento del mercato interno europeo dei trasporti è un obiettivo da perseguire, ma senza prescindere dagli aspetti economici, occupazionali e sociali, e invita la Commissione ad assicurarsi, nel formulare le sue proposte per l'apertura del mercato in settori quali quello aeroportuale, ferroviario e stradale, che tali proposte non diano luogo a dumping sociale o a monopoli privati;
4. sottolinea che alla base della futura politica dei trasporti dev'esserci l'idea guida di una modalità efficiente nel trasporto di passeggeri e di merci, che si misura in termini di economicità, tutela ambientale, condizioni sociali e di lavoro e aspetti della sicurezza e che nei singoli paesi e nelle singole regioni deve tener conto delle infrastrutture esistenti e in progetto, e afferma che è in base a questi criteri che si deve stabilire la ripartizione modale nei paesi e nelle regioni, anziché attenersi alla soglia di 300 km proposta per il trasporto merci su strada;
5. sottolinea che il sistema delle TEN-T deve prevedere un numero limitato di progetti con un incremento dei finanziamenti, e che a tale riguardo
- gli Stati membri devono impegnarsi ad eliminare entro il 2020 le 25 note strozzature presenti nello spazio europeo dei trasporti, a dare la priorità ai progetti transfrontalieri e a presentare entro il 2015 un piano di finanziamenti approvato;
  - la Commissione deve impegnarsi a proporre agli Stati membri di prevedere, in coordinamento con la politica regionale, il finanziamento diretto da parte sua di tali progetti per almeno il 30% dell'investimento complessivo;
  - la Commissione deve impegnarsi 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;
  - la fissazione delle priorità va vista in stretta correlazione con le condizioni per l'utilizzazione dei fondi strutturali regionali e gli Stati membri devono 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 dovrà essere mantenuta solo se gli Stati membri avranno preso decisioni vincolanti che garantiscano la realizzazione dei progetti stessi;

6. sottolinea che per il trasporto di passeggeri e merci, in tutte le forme di trasporto, devono applicarsi a livello unionale uguali norme di sicurezza, e sollecita una proposta di finanziamento per i requisiti di sicurezza basata – in particolare nel caso del trasporto marittimo e aereo – soprattutto su un coordinamento internazionale; ritiene al riguardo che le disposizioni esistenti vadano riviste entro il 2015 o che se ne debbano introdurre di nuove;
7. sottolinea l'importanza delle energie alternative e rinnovabili per i trasporti e mette in rilievo che mediante un mix energetico e grazie alle possibilità di risparmio energetico già esistenti, col sostegno di infrastrutture adeguate, gli obiettivi fissati potranno essere raggiunti;
8. chiede che entro il 2015 sia presentata una proposta in materia di mobilità urbana in base alla quale, nel rispetto della sussidiarietà, il sostegno ai progetti sia subordinato alla presentazione di piani di mobilità urbana che prevedano una catena logistica efficiente per persone e merci, contribuiscano a ridurre il traffico e l'inquinamento (atmosferico e acustico), si attengano alle norme della politica europea dei trasporti e siano coerenti rispetto alle città e regioni circostanti;
9. sottolinea che il comportamento degli utenti dei trasporti è determinante, e chiede che si creino incentivi alla scelta di mezzi di trasporto sostenibili, presentando entro il 2013 proposte per l'estensione delle infrastrutture pedonali e ciclabili nelle città, per il raddoppio del numero degli utenti di trasporti pubblici alimentati principalmente con energie alternative e per la diffusione degli e-ticket (biglietti elettronici) per viaggi multimodali, e praticando una politica dei prezzi che funzioni da incentivo;
10. ritiene che le regole di base per i diritti dei passeggeri in tutte le forme di trasporto debbano essere sanciti in una Carta dei diritti del passeggero, e si attende pertanto entro il 2013 una proposta al riguardo che tenga conto della specificità di ciascun modo di trasporto nonché dell'esperienza acquisita;
11. chiede di creare un programma di ricerca e sviluppo dedicato specificamente alla mobilità e di sostenerlo finanziariamente, con l'obiettivo di
  - mantenere l'UE come luogo di produzione e ricerca per le singole forme di trasporto,
  - creare per tutte le forme di trasporto sistemi di gestione del traffico intelligenti, interoperabili e collegati, sostenere SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT e ITS, e provvedere alle risorse necessarie a tal fine;
12. ritiene che occorra imporre la riduzione degli ostacoli burocratici in tutte le forme di trasporto, e chiede perciò una maggiore armonizzazione dei documenti di trasporto, in particolare nel trasporto merci su strada, e la presentazione entro il 2013 di una proposta di uniformazione dei documenti di spedizione;
13. 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 (OBU, "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;

14. sottolinea che miglioramenti diretti e la standardizzazione delle unità di carico e delle dimensioni dei veicoli da trasporto consentiranno di ottimizzare il trasporto multimodale;

15. chiede, per quanto riguarda il trasporto su strada,

- che entro il 2014 si proceda a un nuovo riesame delle disposizioni sui periodi di guida e di riposo nel trasporto di passeggeri e di merci nonché della loro applicazione;
- che in ogni Stato membro le aree di parcheggio per mezzi pesanti sulla rete stradale transeuropea (TERN, Trans-European Road Network ) siano ampliate del 40% rispetto al 2010;
- 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 sia rafforzata la formazione iniziale e successiva degli addetti al settore dei trasporti e sia migliorato il loro accesso alla professione, con l'obiettivo di una perequazione delle condizioni di lavoro e delle retribuzioni;

16. chiede, per quanto riguarda il trasporto navale,

- una proposta sulla cosiddetta "cintura blu";
- di continuare a sostenere il programma NAIADES e, dopo la sua scadenza nel 2013, di fare un bilancio dei risultati raggiunti e prendere eventualmente in considerazione il suo mantenimento;
- una proposta per un aumento del 20% entro il 2020, rispetto alla situazione del 2010, del numero dei collegamenti (piattaforme) multimodali per la navigazione interna, i porti fluviali e il trasporto su rotaia, e il necessario sostegno finanziario;
- di destinare a progetti nel settore della navigazione interna almeno il 10% degli stanziamenti delle TEN-T;
- 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 di presentare entro la fine del 2013 una proposta sul riconoscimento reciproco delle condizioni generali per la formazione dei lavoratori portuali,
- la presentazione da parte della Commissione, entro il 2014, di una proposta sulla regolamentazione dei servizi portuali;

17. chiede, per quanto riguarda il trasporto aereo,

- la presentazione entro il 2015 di una proposta per la realizzazione del cielo unico europeo attraverso un'ulteriore riduzione dei blocchi funzionali di spazio aereo, invitando al contempo gli Stati membri ad accelerare l'attuazione del cielo unico europeo;
- nelle nuove proposte di apertura dei mercati, di tenere in primo piano la qualità dei

servizi e il coordinamento con gli standard internazionali;

- agli Stati membri, di attuare entro il 2012 il sistema europeo di scambio di quote di emissione anche con riferimento agli accordi internazionali;

18. chiede, per quanto riguarda il trasporto ferroviario,

- che la Commissione, nell'apertura dei mercati, tenga conto degli obblighi degli Stati membri in materia di trasporto pubblico locale nonché del livello dei servizi già esistenti, con l'obiettivo di migliorare l'attuale offerta di servizi;
- che siano armonizzate entro il 2015 le regole sull'immatricolazione dei veicoli, in modo che la certificazione del materiale rotabile non possa richiedere più di due mesi, e che perciò entro il 2012 vengano corrispondentemente adeguate le competenze dell'Agenzia ferroviaria europea e le risorse a sua disposizione;
- che, per una maggiore efficienza delle ferrovie, le autorità nazionali di regolamentazione siano indipendenti e vengano rafforzate, e che la Commissione presenti entro il 2014 una proposta per l'istituzione di un'autorità di regolamentazione europea;

19. chiede alla Commissione di fare ogni anno un bilancio degli obiettivi del Libro bianco, dei progressi compiuti e dei risultati ottenuti e di riferire su tutto ciò al Parlamento;

20. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.



## MOTIVAZIONE

I trasporti hanno un'enorme importanza per i cittadini dell'UE perché definiscono la mobilità. I cittadini sono i fruitori dello spazio europeo dei trasporti, il quale consente loro di spostarsi in ogni situazione e di beneficiare così della libera circolazione in Europa sia per lavoro che a fini privati. In media il 13,2% della spesa delle famiglie è destinato all'acquisto di beni e servizi di trasporto. Inoltre, il trasporto di passeggeri e merci assicura il posto di lavoro a molti cittadini dell'UE ed ha un ruolo essenziale per il completamento del mercato interno europeo, generando circa il 5% della ricchezza dell'UE in termini di prodotto interno lordo e dando lavoro a oltre 10 milioni di cittadini dell'Unione.

Per le città e le regioni i trasporti sono un fattore importante non solo perché le collegano tra loro, ma anche perché contribuiscono alla posizione dell'UE come centro di ricerca e innovazione e rappresentano perciò un elemento essenziale dello sviluppo dell'Unione e delle sue regioni con un'influenza diretta sulla loro coesione sociale. La creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti quale obiettivo della futura politica europea dei trasporti è perciò direttamente connessa con la politica regionale, ambientale, economica, sociale e occupazionale. Stante tale collegamento, il settore dei trasporti può dare un contributo considerevole alla strategia Europa 2020.

Il relatore è stupito di come gli Stati membri sottovalutino il valore aggiunto europea della politica dei trasporti e lo intralcino attuando le direttive in modo non corretto o in ritardo. Inoltre si sorprende del fatto che in tempi di crisi economica e finanziaria non vengano prese più iniziative per investimenti che accelerino lo sviluppo delle TEN-T, le quali sono infrastrutture di carattere duraturo, che promuovono l'occupazione e danno impulso all'economia.

### ***1. Obiettivi coerenti e concreti per il 2020***

Lo scopo del Libro bianco del 2011 dovrebbe essere quello di stabilire obiettivi coerenti ed efficaci, facendo tesoro degli errori del passato. In passato si è potuto constatare come nel settore dei trasporti si siano effettivamente create condizioni di lavoro in parte migliori e vi sia stata una maggiore apertura dei mercati, ad esempio nel trasporto su strada, ma molti degli obiettivi fissati nel Libro bianco del 2001 sono rimasti irrealizzati. Resta da stabilire se ciò sia dipeso dalla scarsa volontà degli Stati membri di stabilire obiettivi ambiziosi, da problemi di attuazione o di controlli, o da ragioni del tutto diverse. L'importante è evitare che una situazione simile si ripeta in futuro. Ciò può avvenire innanzitutto evitando di fissare arbitrariamente nuovi obiettivi, ma svolgendo invece una verifica dei vecchi obiettivi per poi decidere se mantenerli, abbandonarli o eventualmente ridefinirli. Tra gli altri, due degli obiettivi che andrebbero mantenuti sono la riduzione del 50% dei morti e dei feriti gravi negli incidenti stradali e l'internalizzazione dei costi esterni di tutte le forme di trasporto. Inoltre, la verifica dello stato di attuazione degli obiettivi dovrà d'ora in poi esser fatta regolarmente e non solo nel quadro del bilancio di metà periodo.

È poi importante anche stabilire il termine entro il quale gli obiettivi devono essere realizzati, per poter verificare i progressi compiuti. Per la maggior parte, gli obiettivi stabiliti nel nuovo Libro bianco hanno come orizzonte temporale il 2050 o il 2030. Il relatore condivide questi obiettivi a lungo termine, ma sottolinea che non si può prevedere con quale rapidità

evolveranno fino ad allora l'innovazione e la tecnica nonché la situazione economica degli Stati e quali nuove sfide si porranno fino al 2050 per la politica europea dei trasporti. Per tali ragioni egli propone degli obiettivi specifici per il 2020, coerenti con altre politiche e riguardanti tutti i modi di trasporto, e chiede di sottoporre ad una verifica annuale il loro grado di realizzazione.

## ***2. Norme UE per uno spazio interno unico europeo dei trasporti***

Per il completamento del mercato interno dei trasporti occorre fissare determinati presupposti fondamentali. Così si affrontano le sfide esistenti e si cerca di andare verso un'armonizzazione delle regolamentazioni riguardanti i trasporti. Inoltre in tal modo si riducono gli "effetti frontiera", che sono in parte facilmente eliminabili.

### ***a) Sicurezza***

La sicurezza è uno dei pilastri principali della politica europea dei trasporti, e l'osservanza dei requisiti di sicurezza è un prerequisito fondamentale per la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti.

Nella circolazione stradale gli obiettivi da sottolineare sono a lungo termine l'obiettivo "zero vittime" e a medio termine il mantenimento dell'obiettivo della riduzione del 50%, entro il 2020, dei morti e dei feriti gravi in incidenti stradali. Al riguardo, la Commissione dovrebbe far proprie le misure stabilite nella relazione sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020 e incorporarle nelle sue proposte.

Tuttavia non solo per il trasporto su strada, ma anche per ciascuno degli altri modi di trasporto dovrebbero valere a livello europeo norme di sicurezza uguali, che dovrebbero essere armonizzate anche con regole a livello mondiale specialmente nel trasporto aereo e in quello marittimo, dato il loro carattere internazionale. Inoltre si dovrebbero stabilire condizioni chiare per il finanziamento dei requisiti di sicurezza.

Catene logistiche sicure per persone e merci sono una necessità imprescindibile. L'obiettivo è un sistema basato su un controllo di sicurezza unico ("one-stop-security"), che renda possibile controllare una sola volta passeggeri e merci anche nei trasporti internazionali. Al riguardo il relatore sottolinea l'immensa importanza di informazioni corrette. Soprattutto per quanto riguarda i dati tecnici delle misure di sicurezza, la Commissione deve collaborare strettamente col Parlamento e assicurare che le informazioni siano corrette e che la fattibilità delle misure sia concordata con gli Stati membri, in modo da stabilire requisiti realistici che possano essere applicati nei tempi previsti.

### ***b) Energia e ambiente***

Le sfide cui si trova di fronte attualmente la politica europea dei trasporti riguardano anche i problemi ambientali ed energetici. In tali campi si dovrebbero stabilire norme europee che aiutino il progredire di uno spazio unico europeo dei trasporti.

La decarbonizzazione dei trasporti continua a essere un obiettivo politico importante. Al riguardo si devono fissare prescrizioni chiare per tutti i modi di trasporto e creare opportuni incentivi, in modo che in tutte le forme di trasporto si cerchi di migliorare la sostenibilità. La valutazione della sostenibilità dei mezzi di trasporto deve fondarsi su criteri oggettivi,

comprendenti non solo l'utilizzazione del mezzo, ma anche la sua "impronta" completa, dalla nascita del veicolo stesso all'infrastruttura che esso richiede fino allo smaltimento.

Alla sostenibilità dei modi di trasporto grazie alla riduzione delle emissioni e alla diminuzione delle strozzature potrebbe dare un contributo importante l'internalizzazione dei costi esterni, ma solo se si applicherà a tutti i modi di trasporto e se le entrate che ne derivano saranno reinvestite per rendere più sostenibili la mobilità e i trasporti e/o le infrastrutture. Le disposizioni sull'eurobollo, con l'obbligo di destinare il 15% dei proventi a scopi specifici, e la disciplina del sistema europeo per lo scambio di quote di emissione (ETS) nel trasporto aereo hanno rappresentato passi nella giusta direzione. Ma si tratta di passi non sufficientemente ambiziosi, tanto più che la direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto non è ancora neppure vincolante.

Vista la dipendenza dei trasporti dal petrolio, si dovrà dare sempre maggiore importanza alle energie alternative e rinnovabili. A questo riguardo va però innanzitutto ribadito che il Parlamento europeo deve essere tecnologicamente neutrale e che, inoltre, ogni forma di energia alternativa ha le sue caratteristiche e i suoi pro e contro. Che poi si utilizzino o si possano utilizzare veicoli elettrici o a idrogeno, oppure biocarburanti o carburanti sintetici, GPL o biogas, dipende non da ultimo dai modi di trasporto e dagli Stati membri stessi. A giudizio del relatore, quindi, solo un mix energetico può consentire soluzioni realistiche e sostenibili. Ma già oggi si dovrebbe dedicare maggiore attenzione, in tutti i modi di trasporto, alle soluzioni già note per il risparmio energetico, come il comportamento di guida, sostenuto da un'adeguata formazione iniziale e successiva, la rapida istituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo, possibilità di decollo e atterraggio o piani di mobilità che consentano di dare maggiore spazio a autobus, tram ecc. I risparmi energetici possono dare già oggi importanti risultati.

Inoltre, quando si considerano le energie alternative, non si deve perdere di vista la questione della creazione delle necessarie infrastrutture. Per questo è particolarmente importante creare incentivi allo sviluppo delle pertinenti infrastrutture. Anche le soluzioni più sostenibili, infatti, non saranno praticate se hanno un prezzo proibitivo per l'utente normale e se mancano le infrastrutture necessarie. Al riguardo è della massima importanza la coerenza fra gli orientamenti delle diverse politiche. I criteri in materia di energia e di protezione dell'ambiente dovrebbero tener conto degli orientamenti della politica europea dei trasporti e viceversa, affinché si giunga a una vera armonizzazione.

### ***c) Condizioni di lavoro e sociali***

L'armonizzazione delle condizioni di lavoro e delle condizioni sociali per gli occupati nel settore dei trasporti è un presupposto importante per garantire il buon funzionamento del mercato interno europeo dei trasporti.

L'armonizzazione della formazione iniziale e successiva, dell'accesso alla professione e delle condizioni di lavoro in tutti i modi di trasporto produrrà a lungo termine un allineamento dei salari, impedendo così il dumping sociale e distorsioni della concorrenza. Al riguardo svolge un ruolo decisivo anche il riconoscimento reciproco dei corsi di formazione, sia iniziale che successiva. Nel trasporto marittimo si dovrebbe prestare attenzione, a questo proposito, a un'armonizzazione internazionale.

Nelle proposte della Commissione relative alla liberalizzazione dei servizi portuali o dei servizi di assistenza a terra, e in qualunque altra misura di apertura dei mercati, le proposte dovrebbero nel contempo promuovere l'armonizzazione delle norme del lavoro e sociali e attribuire importanza prioritaria alla qualità del servizio.

Per quanto riguarda il trasporto su strada, la normativa sui periodi di guida e di riposo va nuovamente riesaminata, e si dovrebbero rendere possibili controlli rigorosi ma adeguati alle specifiche condizioni esistenti. Affinché i conducenti professionali possano davvero rispettare i periodi di riposo previsti, è necessario rendere più sicure le aree di parcheggio per i mezzi pesanti e ampliarle in tutta Europa. Occorre una maggiore armonizzazione nell'attuazione della direttiva negli Stati membri, nel numero dei controlli e nelle sanzioni.

In tutte le forme di trasporto la qualità della formazione va considerata come il fondamento della sicurezza, sia per i lavoratori del settore che per tutti gli utenti della strada.

#### ***d) Semplificazione amministrativa***

Specialmente alle frontiere degli Stati membri, i vettori incontrano difficoltà che in parte sarebbero facilmente eliminabili. Questi cosiddetti "effetti frontiera" si incontrano soprattutto nelle regioni di confine. Qui esistono spesso accordi bilaterali fra gli Stati per risolvere determinati problemi, ma sono necessarie anche a questo riguardo norme europee. Ad esempio per l'immatricolazione di veicoli ferroviari esistono nell'UE 6.000 distinti regolamenti e l'autorizzazione di tali veicoli può richiedere anni. Occorre ridurre queste regolamentazioni, che in parte sono state create a fini protezionistici e che impediscono alle imprese ferroviarie europee di offrire i loro servizi in un altro paese. Si tratta di una situazione inaccettabile. Il relatore propone perciò un'armonizzazione delle regole per l'immatricolazione dei veicoli ferroviari e l'abbreviazione della relativa procedura a un massimo di due mesi. Inoltre per eliminare davvero questo "effetto frontiera" occorre dotare l'Agenzia ferroviaria europea delle necessarie competenze.

È necessaria anche un'uniformazione dei dispositivi di controllo a livello europeo. È assurdo che alla frontiera un poliziotto non possa condividere l'utilizzazione dei dispositivi di controllo del paese confinante perché non sono stati tarati nel suo paese. Anche in questo campo occorre pertanto fare il punto della situazione e sarà necessaria una proposta della Commissione per l'uniformazione.

L'efficienza dei trasporti potrebbe inoltre migliorare se si armonizzassero i documenti di trasporto per tutte le forme di trasporto. Soprattutto lo "E-freight", il trasporto merci informatizzato, consentirebbe una notevole riduzione degli ostacoli amministrativi rendendo i trasporti più celeri.

#### ***e) Fattore globale***

Questi orientamenti in materia di sicurezza, tutela ambientale, energia e tecnologia, l'UE dovrebbe riuscire a farli accettare a livello mondiale, fungendo da precursore. Ciò sarà tuttavia possibile solo se in primo luogo si raggiungerà tra i 27 Stati membri un accordo che vada nel senso dell'armonizzazione e della standardizzazione, e se poi tale accordo sarà anche attuato con successo. L'Europa può sostenere i suoi criteri solo se parla con una voce sola. Il fatto che oggi ciò sia ancora problematico può essere esemplificato dalle seguenti osservazioni. In primo luogo si può vedere quanto sia forte la resistenza a livello

internazionale riguardo all'ETS, il sistema di scambio di emissioni, la cui introduzione è prevista nel 2012. Un altro esempio dell'atteggiamento esitante degli Stati membri è dato dalla lentezza con cui progredisce l'impiego dell'ERTMS (European Railway Traffic Management System), il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario. Infine l'accordo sui trasporti aerei con gli Stati Uniti d'America, col quale solo in misura insufficiente si è riusciti a disciplinare l'armonizzazione delle disposizioni, il riconoscimento reciproco e l'assistenza tecnica, costituisce un buon esempio delle sfide cui l'UE deve ancora far fronte a livello internazionale.

### ***3. Una co-modalità efficiente quale idea guida della futura politica europea dei trasporti***

Lo spazio europeo dei trasporti dovrà fronteggiare difficili problemi di capacità nel trasporto sia di merci che di passeggeri. Secondo le previsioni, entro il 2030 il trasporto di merci aumenterà di circa il 40% e quello di persone di circa il 34% rispetto al 2005. È perciò evidente l'urgenza di soluzioni europee: è possibile trovarle nella strategia delle co-modalità efficiente. A giudizio del relatore, alla luce dei problemi di capacità che si pongono i diversi modi di trasporto non devono essere in concorrenza tra loro, bensì devono integrarsi nel quadro di una co-modalità efficiente, la quale, tenendo ugualmente conto degli aspetti economici, ambientali, sociali e di sicurezza, valuta la loro efficienza in funzione delle diverse situazioni di partenza delle forme di trasporto, delle specificità geografiche e degli sviluppi dei trasporti e della mobilità nelle singole regioni. Deve diventare questa l'idea guida della futura politica dei trasporti, e non il criterio fisso del limite dei 300 km proposto dalla Commissione per l'intero spazio europeo dei trasporti. La Commissione prevede che entro il 2030 il 30% del trasporto di merci su strada sulle distanze superiori ai 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili. Sebbene, come si è detto, non la si debba applicare in modo rigido, tuttavia una certa soglia chilometrica potrebbe servire come criterio di orientamento, purché venga determinata dagli Stati membri e dalle regioni secondo le loro possibilità odierne e future.

Inoltre l'efficacia della co-modalità migliora se si adeguano le unità di carico e se non si hanno perdite di volume nel passaggio da un modo di trasporto all'altro. A tal fine occorre armonizzare le unità di carico e adeguare corrispondentemente le dimensioni dei veicoli.

### ***4. TEN-T e finanziamento***

Le TEN-T sono della massima importanza per la politica europea dei trasporti; occorre quindi aumentarne l'efficienza e la fattibilità, il che può avvenire limitando il numero dei progetti e incrementando i finanziamenti. Un rete "centrale" (o "di base") limitata, il cui finanziamento sia garantito, da valutare in base ai criteri dello sviluppo sostenibile a livello europeo ma anche regionale, farà innanzitutto accelerare la realizzazione dei tratti nei quali attualmente si avanza con lentezza (soprattutto nelle regioni di confine). Una volta stabilito quali sono i progetti prioritari, il relatore chiede che tale priorità venga mantenuta solo se gli Stati membri adottano decisioni vincolanti che determinino chiari progressi nel completamento dei progetti stessi. Solo in tal modo si potrà ottenere che questa rete centrale venga integralmente sviluppata nei tempi più rapidi e che non si insista su progetti che hanno scarse probabilità di realizzazione.

Spesso i progetti non avanzano per mancanza di finanziamenti. Per questo il relatore chiede

che entro il 2015 gli Stati membri presentino un piano di finanziamenti per l'eliminazione di 25 delle strozzature note.

Inoltre la definizione delle priorità va vista in stretta connessione con le condizioni per l'utilizzazione dei fondi strutturali regionali, e i paesi devono essere obbligati a garantire il finanziamento di tali progetti al di là della scadenza dei programmi pluriennali dell'UE.

Il relatore ritiene altresì che la Commissione da una parte debba prevedere il finanziamento diretto di tali progetti per almeno il 30% dell'investimento globale e dall'altra debba sostenere modelli e strumenti di finanziamento alternativi e/o "project bond". L'attivazione di questi mezzi di finanziamento può avvenire in stretto coordinamento con le istituzioni finanziarie europee. Un buon esempio è rappresentato dal "fondo Marguerite". Uno strumento alternativo di finanziamento potrebbe derivare dall'internalizzazione dei costi esterni, se gli introiti così ottenuti fossero utilizzati in maggior misura per il finanziamento di progetti TEN-T. Ciò creerebbe nel contempo incentivi per partenariati pubblico-privato. Un flusso di finanziamenti sicuro darebbe certezza alla pianificazione e renderebbe così più interessanti per le imprese private gli investimenti in progetti TEN-T.

### ***5. Mobilità urbana***

La necessità di interventi è molto forte nelle città, poiché aumentando il numero degli abitanti dei grandi agglomerati aumenta anche il volume di traffico e quindi l'inquinamento acustico e atmosferico.

Per affrontare questi problemi occorre che le città elaborino piani di mobilità sostenibile, e il finanziamento dei progetti dovrebbe essere subordinato alla presentazione di tali piani. Naturalmente, in accordo con il principio di sussidiarietà, spetta alle città stesse decidere quali progetti mettere in campo nel loro territorio, ma tali progetti dovranno orientarsi secondo i criteri della politica europea dei trasporti, e dovranno cioè prevedere efficienti catene logistiche multimodali per persone e merci che non solo riducano il volume di traffico nelle città ma contrastino anche l'inquinamento dell'ambiente. Tali piani di mobilità dovranno perciò, fra l'altro, contemplare un potenziamento delle infrastrutture per pedoni e ciclisti e portare al raddoppio degli utenti dei mezzi di trasporto pubblici. Specialmente autobus e tram possono dare un contributo sostanziale per una co-modalità efficiente nei trasporti urbani, suburbani e regionali, se si metteranno a disposizione infrastrutture adeguate o si adegueranno quelle esistenti.

Occorre inoltre dedicare attenzione alla coerenza fra i piani di mobilità delle singole città e regioni, in modo che tali piani siano coordinati fra loro, specialmente nel caso di città vicine tra loro e regioni limitrofe, anche se situate in Stati membri diversi.

Nelle città e nel territorio circostante è necessario un sistema di trasporto sicuro, comodo e affidabile, nel quale i modi di trasporto siano coordinati fra loro e consentano viaggi multimodali. Un ruolo non secondario lo svolgono anche i prezzi dei biglietti, la disponibilità di biglietti elettronici (e-ticket), prenotabili on-line, e i diritti dei passeggeri, tutti fattori che influiscono sulla scelta del modo di trasporto.

### ***6. Ricerca e innovazione***

La ricerca e l'innovazione hanno un ruolo particolarmente importante nel settore dei trasporti, poiché i sistemi di trasporto che esse consentono di sviluppare non solo riducono l'inquinamento e aumentano la sicurezza, ma sono anche in grado di garantire la continuità del flusso dei trasporti, oltre a promuovere la posizione dell'UE come centro di produzione e ricerca.

Il relatore chiede perciò di sviluppare un programma di ricerca e sviluppo specificamente destinato alla mobilità e di sostenerlo finanziariamente, per creare grazie ad esso, per tutte le forme di trasporto, sistemi di gestione del traffico intelligenti, interoperabili e collegati, quali fra gli altri SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet e ITS.