



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Documento di seduta*

---

**A7-0189/2010**

9.6.2010

# RELAZIONE

su un futuro sostenibile per i trasporti  
(2009/2096(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Mathieu Grosch

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
MOTIVAZIONE.....	16
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE.....	20
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA ...	25
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE .....	30
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	34

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

### su un futuro sostenibile per i trasporti (2009/2096(INI))

*Il Parlamento europeo,*

- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso" (COM(2009)0279),
- viste le conclusioni della presidenza del Consiglio del 17 e 18 dicembre 2009 sulla comunicazione della Commissione dal titolo "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso" (17456/09),
- visto il Libro bianco della Commissione intitolato "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM(2001)0370),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea" (COM(2006)0314),
- visto il Libro verde della Commissione intitolato "Gli strumenti di mercato utilizzati a fini di politica ambientale e ad altri fini connessi" (COM(2007)0140),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Strategia per l'internalizzazione dei costi esterni" (COM(2008)0435),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Rendere i trasporti più ecologici" (COM(2008)0433),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a +2 gradi Celsius - La via da percorrere fino al 2020 e oltre" (COM(2007)0002),
- visto il Libro Verde della Commissione intitolato "TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti" (COM(2009)0044),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa" (COM(2008)0886),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa" (COM(2007)0606),
- vista la comunicazione della Commissione intitolata "Piano d'azione per la logistica del trasporto merci" (COM(2007)0607),
- vista la comunicazione della Commissione intitolata "La logistica delle merci in Europa – la chiave per una mobilità sostenibile" (COM(2006)0336),

- vista la seconda relazione della Commissione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario (COM(2009)0676),
- vista la comunicazione della Commissione intitolata "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018" (COM(2009)0008),
- visti la comunicazione e il piano d'azione della Commissione nella prospettiva della creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere (COM(2009)0010),
- vista la comunicazione della Commissione concernente il trasporto marittimo a corto raggio (COM(2004)0453),
- vista la comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti (COM(2007)0616),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Verso una mobilità più sicura, più pulita e più efficiente a livello europeo: prima relazione sull'iniziativa "automobile intelligente"(COM(2007)0541),
- vista la comunicazione della Commissione intitolata "Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa" (COM(2003)0311),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - bilancio intermedio" (COM(2006)0074),
- visto il Libro verde della Commissione dal titolo "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" (COM(2007)0551),
- vista la comunicazione della Commissione intitolata "Piano d'azione sulla mobilità urbana" (COM(2009)0490),
- vista la sua risoluzione del 10 marzo 2010 sulla strategia UE 2020<sup>1</sup>,
- vista la sua risoluzione del 12 aprile 2005 sul trasporto marittimo a corto raggio<sup>2</sup>,
- vista la sua risoluzione del 29 settembre 2005 sul programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa<sup>3</sup>,
- vista la sua risoluzione del 18 gennaio 2007 sul programma d'azione per la sicurezza stradale - bilancio intermedio<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Testi approvati, P7\_TA(2010)0053.

<sup>2</sup> GU C 33 E del 9.2.2006, pag. 142.

<sup>3</sup> GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 609.

<sup>4</sup> GU C 244 E del 18.10.2007, pag. 220.

- vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 su "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente"<sup>1</sup>,
- vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 sull'attuazione del primo pacchetto ferroviario<sup>2</sup>,
- vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile<sup>3</sup>,
- vista la sua risoluzione dell'11 marzo 2008 sulla politica europea del trasporto sostenibile tenendo conto delle politiche europee dell'energia e dell'ambiente<sup>4</sup>,
- vista la sua risoluzione del 19 giugno 2008 sulla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni "Verso una mobilità più sicura, più pulita e più efficiente a livello europeo: prima relazione sull'iniziativa "automobile intelligente"<sup>5</sup>,
- vista la sua risoluzione del 4 settembre 2008 sul trasporto di merci in Europa<sup>6</sup>,
- vista la sua risoluzione del 4 settembre 2008 su una politica europea dei porti<sup>7</sup>,
- vista la sua risoluzione dell'11 marzo 2009 su come rendere i trasporti più ecologici e internalizzare i costi esterni<sup>8</sup>,
- vista la sua risoluzione del 22 aprile 2009 sul Libro verde sul futuro della politica nel campo delle reti transeuropee dei trasporti<sup>9</sup>,
- vista la sua risoluzione del 23 aprile 2009 su un piano d'azione per sistemi intelligenti di trasporto<sup>10</sup>,
- vista la sua risoluzione del 23 aprile 2009 su un piano d'azione sulla mobilità urbana<sup>11</sup>,
- visto il regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare le prestazioni e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo<sup>12</sup>,
- visto l'articolo 48 del suo regolamento,
- visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione

<sup>1</sup> Testi approvati, P6\_TA(2007)0345.

<sup>2</sup> Testi approvati, P6\_TA(2007)0344.

<sup>3</sup> GU C 187 E del 24.7.2008, pag. 154.

<sup>4</sup> GU C 66 E del 20.3.2009, pag. 1.

<sup>5</sup> GU C 286 E del 27.11.2009, pag. 45.

<sup>6</sup> GU C 295 E del 4.12.2009, pag. 79.

<sup>7</sup> GU C 295 E del 4.12.2009, pag. 74.

<sup>8</sup> Testi approvati, P6\_TA(2009)0119.

<sup>9</sup> Testi approvati, P6\_TA(2009)0258.

<sup>10</sup> Testi approvati, P6\_TA(2009)0308.

<sup>11</sup> Testi approvati, P6\_TA(2009)0307.

<sup>12</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34.

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 (A7-0189/2010),

- A. considerando che il settore dei trasporti rappresenta un importante fattore di sviluppo dell'Unione europea nonché delle sue regioni e città e che incide direttamente sulla competitività e la coesione sociale di regioni e città, offrendo in tal modo un contributo essenziale alla realizzazione del mercato interno,
- B. considerando che il trasporto assolve una triplice funzione: economica, sociale e di coesione territoriale, ciascuna delle quali fondamentale per l'integrazione europea,
- C. considerando che il settore dei trasporti svolge un ruolo essenziale negli aspetti di politica economica e occupazionale, producendo il 10% della ricchezza dell'UE (considerata in termini di prodotto interno lordo) e creando più di 10 milioni di posti di lavoro, ragion per cui svolgerà un ruolo fondamentale nell'attuazione della strategia UE 2020,
- D. considerando che il settore dei trasporti costituisce un elemento essenziale della politica europea e che, pertanto, l'Unione necessita di un quadro finanziario adeguato alle sfide poste dalla politica dei trasporti per i prossimi anni, che stimoli l'economia a breve termine, incrementi la produttività a medio e lungo termine e rafforzi l'Europa come spazio di ricerca,
- E. considerando che il settore dei trasporti ha un'incidenza significativa sull'ambiente e sulla qualità della vita e la salute delle persone e, di fatto, consente la mobilità per motivi privati e di lavoro, pur tuttavia essendo responsabile globalmente nel 2008, del 27% del totale delle emissioni di CO<sub>2</sub>, valore che da allora ha continuato a crescere; considerando che il trasporto su strada è stato responsabile del 70,9% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> nel settore dei trasporti nel 2007, il trasporto aereo del 12,5%, il trasporto marittimo e fluviale del 15,3% e il trasporto ferroviario dello 0,6%,
- F. considerando che in Europa tutti i modi di trasporto hanno profuso sforzi per migliorare la sicurezza; considerando, tuttavia, che nel 2008 gli incidenti stradali hanno provocato la morte di 39 000 persone e 300 000 feriti gravi, il che significa che è necessario compiere ulteriori sforzi per quanto riguarda tutti gli aspetti della sicurezza, in particolare la sicurezza stradale,
- G. considerando che nel pacchetto sul clima l'Unione europea si è impegnata a ridurre, entro il 2020, le emissioni di gas a effetto serra del 20% rispetto ai livelli del 1990 e tale obiettivo continua a essere vincolante,
- H. considerando che gli obiettivi fissati nel Libro bianco del 2001 sono stati raggiunti solo in parte e pertanto è necessario verificare se tali obiettivi debbano essere mantenuti o vadano riformulati e rafforzare, qualora se ne dimostri la necessità, le misure volte a conseguire tali obiettivi,
- I. considerando che i problemi di recepimento, ad esempio nei casi di recepimento tardivo o scorretto, pregiudicano in modo sostanziale l'efficienza della legislazione europea; che, pertanto, si profila l'urgente necessità di intervenire,

- J. considerando che occorre organizzare l'attività parlamentare in modo coerente, in particolare nell'ambito di quei settori che interessano direttamente la politica dei trasporti, quali, fra gli altri, la politica ambientale e sociale, l'urbanistica e la gestione del territorio, la politica occupazionale ed economica,
- K. considerando che la crisi economica e finanziaria ha duramente colpito il settore dei trasporti e che tuttavia tale situazione dovrebbe essere sfruttata come un'opportunità per sostenere e promuovere il settore dei trasporti in una prospettiva di lungo periodo, in particolare valorizzando modalità di trasporto sostenibili e investimenti, in particolare nella navigazione fluviale e nel trasporto ferroviario; che ciò garantirà condizioni più eque sul mercato,
- L. considerando che, nel quadro della prossima revisione delle agenzie, il valore aggiunto delle stesse deve essere analizzato come pure la necessità di creare un'agenzia europea dei trasporti,
- M. considerando che anche per il settore dei trasporti è di fondamentale importanza stabilire obiettivi misurabili, allo scopo, da un lato, di controllare meglio l'efficienza della politica dei trasporti e, dall'altro, di introdurre orientamenti in termini di pianificazione a livello sociale ed economico nonché mostrare che le misure proposte sono necessarie per attuare la politica definita in materia di trasporti,
- N. considerando che i fondamentali sviluppi tecnici connessi alla ricerca, alle infrastrutture e alle tecnologie richiedono un adeguamento delle risorse e degli strumenti finanziari,
- O. considerando che gli sviluppi nella società e in molte attività economiche danno adito a un aumento della domanda di trasporto e che, pertanto, vengono chiamati in causa tutti i modi di trasporto, che tuttavia devono risultare misurabili in termini di efficienza economica, ambientale, sociale e occupazionale,
- P. considerando che in futuro sarà indispensabile una collaborazione sostenibile fra tutte le modalità di trasporto passeggeri e trasporto merci, allo scopo di ottenere catene di trasporto sicure, sostenibili, logisticamente intelligenti e pertanto efficienti, che includano soluzioni multimodali e colleghino il trasporto su lunghe distanze a quello locale,

### ***Sfide sociali, economiche e ambientali***

1. è convinto che la politica dell'UE in generale necessiti di una visione chiara e coerente del futuro dei trasporti quale settore fulcro del mercato unico, per garantire la libera circolazione delle persone e delle merci e assicurare la coesione territoriale in tutta l'Europa; ritiene che, nel continuare a contribuire in modo significativo alla crescita sostenibile e alla competitività dell'Europa, il settore dei trasporti debba garantire l'efficacia economica e svilupparsi nel quadro di standard sociali e ambientali elevati;
2. è convinto che l'evoluzione demografica, soprattutto a livello urbano, comporterà per i trasporti e la mobilità sfide in termini di sicurezza e capacità e che il diritto fondamentale alla mobilità, garantito tra l'altro da una migliore accessibilità e dalla costruzione dei collegamenti infrastrutturali mancanti, e la sua applicabilità sono da considerarsi essenziali; sottolinea, a tale proposito che nelle aree urbane le catene di trasporto

multimodali ben integrate, compresi gli spostamenti a piedi e in bicicletta, e i mezzi di trasporto pubblici rappresentano il futuro; osserva a tal proposito che nei centri urbani saranno soprattutto le infrastrutture esistenti a determinare quale sia la modalità di trasporto più adatta; ritiene che l'istituzione di un buon sistema di collegamenti di trasporto pubblico nelle aree rurali consentirà di ridurre l'uso delle automobili private; auspica l'istituzione di regioni urbane funzionali, al fine di creare sistemi coerenti di trasporto urbani e suburbani e di impedire l'esodo della popolazione rurale;

3. chiede alla Commissione di introdurre piani di mobilità urbana sostenibile (SUMP) per città con più di 100 000 abitanti e, nel debito rispetto del principio di sussidiarietà, di incoraggiare le città ad elaborare piani di mobilità che propongano un concetto di trasporto integrato onde ridurre i danni ambientali e rendere gli spostamenti più salutari e più efficaci;
4. ritiene che l'aumento della domanda, anche in relazione al trasporto merci, determini, fra l'altro, una sfida in termini di capacità e una diminuzione dell'efficienza a causa di problemi infrastrutturali e che pertanto occorra soprattutto potenziare l'uso comodale e aumentare la sicurezza di utenti e merci e che sia essenziale migliorare le infrastrutture, in particolare eliminando le strozzature del traffico presenti da anni;
5. sottolinea che la decarbonizzazione dei trasporti è una delle principali sfide della futura politica dell'UE dei trasporti e che sarebbe opportuno impiegare tutti gli strumenti sostenibili a disposizione, quali, in particolare, mix energetico, promozione della ricerca e dello sviluppo di tecnologie e modalità maggiormente ecocompatibili, provvedimenti in materia di tariffazione e internalizzazione dei costi esterni di tutte le modalità di trasporto, a condizione che gli introiti generati a livello UE siano impiegati per migliorare la sostenibilità della mobilità e siano adottate misure per influire sul comportamento degli utenti e dei professionisti dei trasporti (sensibilizzazione, comportamento ecologico ecc.); sottolinea che sarebbe opportuno introdurre prevalentemente incentivi finanziari, escludendo possibili distorsioni della concorrenza tra le modalità di trasporto e tra gli Stati membri nel processo;
6. riconosce che, secondo l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), il trasporto marittimo emette emissioni di CO<sub>2</sub> da 3 a 5 volte inferiori rispetto a quelle del trasporto terrestre, ma è preoccupato per le emissioni previste di SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub> da trasporto marittimo, che saranno approssimativamente equivalenti a quelle del trasporto terrestre entro il 2020, e per il tentativo inconcludente dell'IMO di porre in essere un sistema di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
7. sottolinea la necessità di una migliore informazione dell'opinione pubblica in merito alle conseguenze dei viaggi turistici e invita la Commissione a tenere conto dei viaggi turistici nel suo approccio politico;

### ***Sicurezza***

8. sottolinea che la sicurezza deve continuare ad essere uno degli obiettivi prioritari della futura politica dei trasporti e che la sicurezza degli utenti attivi e passivi di tutte le modalità di trasporto deve essere garantita; ritiene che sia della massima importanza ridurre gli effetti dei trasporti sulla salute, specialmente attraverso l'utilizzazione di

tecnologie moderne, e garantire i diritti dei passeggeri in tutte le modalità di trasporto, in particolare di quelli a mobilità ridotta, avvalendosi di regolamenti chiari e trasparenti; sostiene la creazione di una Carta dei diritti dei passeggeri nell'Unione europea;

9. chiede alla Commissione di presentare quanto prima uno studio molto breve che raccolga le migliori pratiche degli Stati membri circa l'impatto dei limitatori di velocità su ogni tipo di veicolo e strade, tanto urbane quanto interurbane, allo scopo di presentare misure legislative volte a ridurre le emissioni e aumentare la sicurezza stradale;
10. sottolinea la necessità di garantire tanto la sicurezza personale quanto la certezza giuridica per i lavoratori del settore dei trasporti, creando, tra l'altro, un numero sufficiente di parcheggi sicuri e armonizzando l'applicazione delle norme in materia di trasporto stradale e delle relative sanzioni; sottolinea altresì che l'introduzione di un'applicazione transfrontaliera delle sanzioni migliorerà la sicurezza stradale per tutti gli utenti;
11. richiama l'attenzione sul fatto che la disponibilità di aree di sosta per gli autocarri lungo la rete TERN non ha tenuto il passo con la crescita del trasporto merci su strada, il che significa che si mette a repentaglio il rispetto dei tempi di guida e di riposo da parte dei conducenti di tali veicoli, in particolare nelle ore notturne, e, più in generale, la sicurezza stradale, se le possibilità di sostare non saranno migliorate in tutti gli Stati membri sotto il profilo sia qualitativo sia quantitativo;

### ***Comodalità efficace***

12. ritiene che, nel complesso, gli sviluppi del trasporto di passeggeri e merci dipendano ampiamente dall'uso efficiente delle diverse modalità di trasporto e che pertanto la politica europea dei trasporti dovrebbe porsi come obiettivo una comodalità efficace, il che è strettamente legato alla decarbonizzazione, agli aspetti inerenti alla sicurezza e all'economia dei trasporti; ritiene che ciò porterà a una riassegnazione ottimale tra le diverse modalità di trasporto e a un passaggio a modalità di trasporto più sostenibili, garantendo l'interoperabilità all'interno e tra le modalità, promuoverà catene di trasporto e di logistica più sostenibili e scelte modali e migliorerà i flussi di traffico fluido a modalità e nodi;
13. sottolinea che la comodalità efficace andrebbe misurata non solo in base a criteri di redditività, ma anche secondo criteri connessi a tutela ambientale, condizioni sociali e lavorative, sicurezza e coesione territoriale, considerando le diverse possibilità tecniche e livelli di partenza delle varie modalità di trasporto, e dei paesi, delle regioni e delle città in Europa;
14. sottolinea che la comodalità efficace significa migliorare le infrastrutture - tra l'altro sviluppando corridoi verdi, riducendo le strozzature e migliorando il trasporto ferroviario e fluviale -, far progredire la sicurezza mediante nuove tecnologie e migliorare le condizioni lavorative;

### ***Completamento del mercato interno***

15. chiede un regolare controllo del diritto dell'Unione europea e del suo recepimento e applicazione, al fine di garantirne l'efficacia; chiede alla Commissione di rimuovere con

fermezza gli ostacoli derivanti dallo scorretto o tardivo recepimento della legislazione dell'UE negli Stati membri;

16. propone che nel nuovo quadro del trattato di Lisbona, e con il consenso della Commissione, si tenga almeno una riunione annuale congiunta con i responsabili dei trasporti dei parlamenti nazionali, al fine di condividere informazioni e collaborare a un'attuazione migliore e più efficace della normativa dell'UE in materia di trasporti;
17. ritiene che i trasporti svolgano un ruolo essenziale per il completamento del mercato interno europeo e per la libera circolazione di persone e merci e che, soprattutto nell'ambito del trasporto ferroviario, sarebbe opportuno ottenere un'apertura regolamentata del mercato in tutti gli Stati membri dell'UE; è del parere che questa completa apertura del mercato arrecherà beneficio ai consumatori e dovrebbe essere accompagnata da misure che salvaguardino la qualità dei servizi pubblici, nonché da un piano di investimenti a lungo termine per le infrastrutture e l'interoperabilità tecnica in modo da promuovere l'efficienza e la sicurezza come pure misure volte ad evitare distorsioni della concorrenza intramodale e intermodale, in particolare nei settori sociale, fiscale, della sicurezza e ambientale; ritiene che l'internalizzazione dei costi esterni sociali e ambientali andrebbe eseguita gradualmente, a partire dalle modalità di trasporto stradale e aereo più inquinanti;
18. invita la Commissione e le autorità degli Stati membri ad agevolare il completamento della liberalizzazione dei trasporti di cabotaggio, per ridurre l'incidenza dei tragitti a vuoto, e a mettere a disposizione una rete stradale e ferroviaria più sostenibile grazie a più numerosi snodi di trasporto merci;
19. è convinto che sia essenziale, per un sistema di trasporto marittimo efficiente e complementare alle altre modalità, affrontare nuovamente un processo risoluto di liberalizzazione per rendere realmente competitivo tale settore;
20. sottolinea, a proposito delle esigenze economiche, l'importanza di una gestione realmente europea delle infrastrutture di trasporto (corridoi ferroviari merci e passeggeri, Cielo unico europeo, porti e i loro collegamenti con la rete dei trasporti, spazio marittimo senza frontiere, vie navigabili interne), al fine di eliminare l'effetto frontiera in tutte le modalità di trasporto e rafforzare la competitività e l'attrattiva dell'UE;
21. chiede la creazione di un sistema europeo comune di prenotazioni per promuovere l'efficacia dei vari modi di trasporto e semplificare e aumentare la loro interoperabilità;
22. sottolinea che i trasporti hanno un'incidenza sulla politica sociale, sanitaria e di sicurezza e che, nel quadro della creazione di un spazio comune dei trasporti, è necessario armonizzare ad alto livello e migliorare continuamente le condizioni di lavoro nonché istruzione e formazione professionale in base ad un efficace dialogo sociale a livello europeo; rileva, fra l'altro, che la creazione di centri europei di formazione e di centri di eccellenza dell'Unione europea nei rispettivi Stati membri può contribuire a promuovere la qualità misurabile della formazione e lo status degli occupati nel settore dei trasporti e favorire il riconoscimento reciproco dei percorsi di formazione;
23. è del parere che per poter rafforzare l'efficienza nell'ambito della politica dei trasporti, bisognerebbe valutare i programmi (quali, ad esempio, Galileo e ITS per tutti i modi di

trasporto) e, in base ai risultati, si dovrebbero eventualmente riorientare in modo adeguato la strategia e la programmazione; ritiene, pertanto, che sia necessario, tra l'altro, un nuovo programma per la sicurezza stradale, un ulteriore rilancio dei progetti TEN-T, un bilancio intermedio di NAIADES, l'attuazione rapida e completa del programma del Cielo Unico Europeo, di SESAR e dell'Ottavo Programma quadro per la ricerca e il proseguimento in forma semplificata del programma Marco Polo;

### *Agenzie europee*

24. è del parere che l'interoperabilità tecnica e il suo finanziamento, esattamente come la certificazione europea, la normalizzazione e il riconoscimento reciproco, rappresentino elementi fondamentali di un mercato interno ben funzionante e che la loro attuazione dovrebbe decisamente rientrare fra le competenze delle diverse agenzie; sottolinea che tutte le agenzie dovrebbero impegnarsi per raggiungere rapidamente un livello elevato di responsabilità e competenza e dovrebbero essere valutate periodicamente; incoraggia, in particolare, lo sviluppo di tutte le potenzialità dell'Agenzia ferroviaria europea, compresa la progressiva assunzione, da parte dell'Agenzia, di responsabilità per la certificazione del materiale rotabile e dell'infrastruttura ferroviaria, e controlli regolari da parte delle autorità nazionali per la sicurezza o organismi equivalenti negli Stati membri, come indicato nella direttiva 2004/49/CE del 29 aprile 2004;
25. sottolinea che il 75% dei trasporti avviene su strada e che pertanto si ravvisa la necessità di istituire un'agenzia per i trasporti su strada, in particolare per migliorare la sicurezza stradale e anche per garantire il diritto fondamentale dei cittadini a una mobilità sicura, promuovendo nuove applicazioni (quali, ad esempio, Galileo o tecnologie altrettanto adatte per i sistemi di trasporto intelligenti) e conducendo programmi di ricerca; ritiene inoltre che tale agenzia dovrebbe poter intervenire a fini di regolamentazione, laddove si tratti di eliminare ostacoli per un mercato interno sostenibile;
26. osserva che il trasporto mediante navigazione interna si trova tutt'ora ad operare in un quadro istituzionale disparato e chiede l'istituzione di una cooperazione permanente e strutturata tra le istituzioni competenti, al fine di sfruttare appieno il potenziale di questa modalità di trasporto;

### *Ricerca e tecnologia*

27. chiede un'agenda per la ricerca e la tecnologia nel settore dei trasporti; ritiene che tale agenda debba essere elaborata in collaborazione con tutti i soggetti interessati, allo scopo di comprendere le esigenze del settore e di distribuire meglio, di conseguenza, i fondi dell'UE; è del parere che occorra attribuire la priorità a progetti di decarbonizzazione dei trasporti, al miglioramento della trasparenza della catena di approvvigionamento e alla sicurezza dei trasporti, al miglioramento della gestione del traffico e alla riduzione degli oneri amministrativi;
28. sottolinea la necessità di sostenere la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione poiché, grazie alla riduzione dei gas di scarico e dei rumori del traffico, introducono importanti miglioramenti a livello ambientale in tutti i modi di trasporto, migliorano la sicurezza creando soluzioni per garantire un miglior uso dell'attuale capacità delle infrastrutture e per ridurre le strozzature del traffico e, non da ultimo, aumentano l'indipendenza

energetica nei modi in tutta la rete dei trasporti; sottolinea, a tal riguardo, che sistemi di organizzazione e sicurezza dei trasporti, intelligenti, interoperabili e collegati, quali ERTMS, Galileo, SESAR, ITS e tecnologie altrettanto appropriate, necessitano di sostegno in termini di ricerca e sviluppo nonché nella loro applicazione; esorta gli Stati membri ad assicurare che tutti i cittadini in Europa beneficino di tali sistemi di trasporto intelligenti; nota che occorre introdurre le necessarie condizioni quadro e standard aperti per le tecnologie promettenti, senza dare un vantaggio indebito a qualsiasi tecnologia specifica;

29. sottolinea che, nel quadro della protezione climatica e dell'indipendenza energetica dell'UE, ogni modo di trasporto dovrebbe ridurre le sue emissioni di CO<sub>2</sub> ed essere sostenuto dalla ricerca e dallo sviluppo nel settore delle tecnologie innovative, efficaci dal punto di vista energetico e pulite nonché delle energie rinnovabili, il che implica, tra l'altro, veicoli più sostenibili in tutti i modi di trasporto; ritiene che ciò, al contempo, rafforzerebbe la competitività delle imprese europee;
30. sottolinea la necessità di una definizione uniforme dei principali concetti legati alla sicurezza stradale e alla ricerca in materia di incidenti al fine di garantire la comparabilità dei risultati e delle misure eventualmente attuate;
31. sottolinea che l'armonizzazione dei documenti di trasporto sulla base dei più recenti standard della comunicazione, come pure della loro applicabilità multimodale e internazionale, può migliorare in modo rilevante la sicurezza e la logistica nonché ridurre in modo sostanziale gli oneri amministrativi;

#### ***Fondo per i trasporti e rete europea dei trasporti***

32. sottolinea che una politica dei trasporti efficiente richiede un quadro finanziario appropriato alle sfide nascenti e che, perciò, è necessario aumentare la dotazione attuale per il trasporto e la mobilità; ritiene pertanto opportuno:
  - a. istituire un fondo per i trasporti dotato di risorse finanziarie oltre a quelle già incluse nel bilancio dell'UE, riunendo parte delle risorse destinate alla politica strutturale e di coesione, i partenariati pubblico-privati o altri strumenti finanziari, quali garanzie; tale fondo andrebbe utilizzato a tutti i livelli di amministrazione per migliorare le infrastrutture di trasporto, sostenere i progetti della rete TEN-T, garantire l'interoperabilità tecnica e operativa, sostenere la ricerca e promuovere l'uso dei sistemi di trasporto intelligenti in tutti i modi di trasporto; il finanziamento dovrebbe seguire criteri di aggiudicazione che tengano presenti la comodità efficace di cui al paragrafo 5, la politica sociale, la sicurezza e la coesione sociale, economica e territoriale;
  - b. un impegno di bilancio nel quadro finanziario pluriennale mirato alla politica dei trasporti;
  - c. la possibilità che, nel quadro del Patto di stabilità e crescita e allo scopo di promuovere la sostenibilità a lungo e medio termine, venga inclusa nel calcolo del debito pubblico il carattere a lungo termine di investimenti in infrastrutture di trasporto, che migliora la competitività delle economie, purché la Commissione li abbia approvati in

precedenza;

- d. l'utilizzazione del fondo deve richiedere, tra l'altro, il cofinanziamento a titolo delle entrate generate dall'internalizzazione dei costi esterni;
33. chiede che, grazie a un sostegno finanziario non determinato da criteri di concorrenza conformemente alle disposizioni sugli aiuti statali, la politica dei trasporti coerente e integrata promuova, fra l'altro, il traffico ferroviario e marittimo, la politica dei porti e il trasporto pubblico di passeggeri;
34. ritiene che la crisi economica e finanziaria debba essere colta come opportunità per sostenere in modo mirato il settore dei trasporti e promuovere, fornendo aiuti finanziari, gli investimenti, innanzitutto a favore di trasporti rispettosi dell'ambiente, sicuri e dunque sostenibili; ritiene che gli investimenti dell'UE nei progetti di trasporto dovrebbero essere presi in considerazione nel contesto della Strategia 2020 dell'UE, dal momento che i sistemi di trasporto e di mobilità offrono opportunità uniche per creare posti di lavoro stabili;
35. è convinto che la definizione di una rete centrale europea all'interno della rete globale TEN, che resta una priorità della politica dei trasporti dell'UE, sia da valutare sulla base di criteri relativi allo sviluppo sostenibile a livello non solo europeo, ma anche regionale e locale e che le piattaforme multimodali e i porti a secco continueranno a rappresentare una componente essenziale dell'offerta infrastrutturale, poiché rendono possibile realizzare un collegamento efficiente fra i diversi modi di trasporto;
36. è del parere che i progetti TEN-T debbano restare una priorità della politica dei trasporti dell'UE, e che sia necessario affrontare urgentemente la mancanza di infrastrutture e rimuovere gli ostacoli storici e geografici che sussistono alle frontiere; sottolinea che le TEN-T dovrebbero essere integrati in una rete paneuropea con collegamenti al di là dell'UE, e richiede che tale processo possa essere accelerato intensificando i finanziamenti;
37. chiede che alle infrastrutture per la navigazione interna, ai porti interni e alla connessione multimodale dei porti marittimi con il retroterra e ai collegamenti ferroviari sia accordato un ruolo di maggior rilievo nell'ambito della politica europea dei trasporti nonché un maggiore sostegno, per contribuire a ridurre l'impatto ambientale e aumentare la sicurezza dei trasporti nell'UE; ritiene che le prestazioni ambientali delle imbarcazioni per la navigazione interna possano essere migliorate radicalmente, qualora tali imbarcazioni vengano dotate di nuovi motori equipaggiati con le più recenti tecnologie per il controllo delle emissioni;
38. sottolinea la necessità di prevedere progetti di trasporto marittimo a corto raggio e di "autostrade del mare" in un contesto più globale, che abbracci i paesi geograficamente più prossimi all'Europa; rileva che, a tal fine, risulta indispensabile una migliore sinergia tra politica regionale, politica di sviluppo e politica dei trasporti;
39. riconosce che gli aeroporti regionali svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo delle regioni periferiche e ultraperiferiche, potenziandone i collegamenti con gli aeroporti principali; considera particolarmente utile applicare soluzioni intermodali ogniqualvolta

sia possibile; ritiene che i collegamenti ferroviari (ad alta velocità) tra gli aeroporti offrano una soluzione ideale per integrare in modo sostenibile le diverse modalità di trasporto;

### ***I trasporti in un contesto globale***

40. sottolinea che la creazione di uno spazio europeo dei trasporti rappresenta una priorità fondamentale che, in special modo nell'ambito del trasporto aereo e marittimo, dipende ampiamente dall'accettazione internazionale nel quadro degli accordi che devono essere ancora negoziati per tutte le modalità di trasporto, da cui la necessità che l'Unione europea assuma un ruolo sempre più formativo in seno agli organi internazionali competenti;

### ***Obiettivi misurabili per il 2020***

41. chiede l'osservanza di obiettivi chiari e misurabili da raggiungere entro il 2020 con riferimento al 2010 e pertanto propone di:

- ridurre del 40% il numero dei morti e dei feriti gravi tra gli utenti attivi e passivi dei trasporti stradali, tenendo presente che tale obiettivo deve essere definito sia nel prossimo Libro Bianco sui trasporti sia nel nuovo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale;
- aumentare del 40% in ogni Stato membro il numero di aree di sosta lungo la rete stradale transeuropea (TERN) al fine di aumentare la sicurezza stradale e garantire il rispetto dei tempi di riposo da parte dei conducenti di autocarri;
- raddoppiare il numero dei passeggeri dei bus, delle linee tranviarie e dei mezzi su rotaia (e, eventualmente, dei passeggeri di imbarcazioni) e aumentare del 20% il finanziamento di soluzioni pensate per pedoni e ciclisti, assicurando il rispetto dei diritti sanciti nella legislazione dell'UE, specialmente dei diritti dei passeggeri disabili e a mobilità ridotta;
- ridurre del 20% le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto passeggeri e merci su strada, grazie ad adeguate innovazioni, alla promozione di fonti di energia alternative e all'ottimizzazione del trasporto passeggeri e merci sotto il profilo logistico;
- ridurre del 20%, rispetto ai valori e alla capacità del 2010, il consumo di energia dei veicoli ferroviari e ridurre del 40% l'utilizzo del gasolio nel settore ferroviario, da conseguirsi attraverso investimenti mirati nell'elettrificazione dell'infrastruttura ferroviaria;
- dotare tutto il nuovo materiale rotabile ordinato a partire dal 2011 e tutte le nuove linee di comunicazione e il materiale per la manutenzione nell'ambito del trasporto ferroviario di un sistema compatibile e interoperabile con l'ERTMS di controllo automatico della velocità dei convogli, a partire dal 2011; intensificare l'impegno finanziario a livello dell'UE per l'attuazione e l'ampliamento del piano per l'introduzione dell'ERTMS;
- ridurre del 30% entro il 2020 le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto aereo, nell'intero spazio aereo europeo; prevedere, a partire da tale data, una crescita del trasporto aereo neutro sotto il profilo delle emissioni di anidride carbonica;

- incentivare finanziariamente entro il 2020, l'ottimizzazione, lo sviluppo e, qualora necessario, la creazione di connessioni multimodali (piattaforme) per la navigazione interna, i porti interni e il trasporto ferroviario e aumentare del 20% il numero di dette piattaforme;
- destinare almeno il 10% dei fondi TEN-T a progetti relativi alle vie navigabili interne;

42. invita la Commissione a monitorare i progressi verso il raggiungimento di tali obiettivi e a riferire annualmente al Parlamento;

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

## MOTIVAZIONE

Il settore dei trasporti è di fondamentale importanza per la realizzazione del mercato interno europeo. È in primo luogo tale settore a rendere possibile la libera circolazione dei cittadini dell'UE e delle merci in tutta Europa. Inoltre rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo dell'Unione e delle sue regioni e incide direttamente sulla coesione sociale delle regioni. Per questo motivo l'analisi della politica dei trasporti non può in alcun modo prescindere dall'analisi degli altri settori politici. Il settore dei trasporti produce il 10% della ricchezza dell'UE in termini di prodotto interno lordo e crea più di 10 milioni di posti di lavoro, ma è anche la causa di circa il 25% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>. Ciò evidenzia il collegamento diretto fra il settore dei trasporti e la politica regionale, ambientale, economica, sociale e occupazionale.

Dato l'enorme rilievo del settore dei trasporti, è fondamentale che nel quadro dei preparativi per il Libro bianco, volto a indicare gli orientamenti della politica europea dei trasporti per i prossimi dieci anni, si tirino innanzitutto le somme riguardo al passato. Il Libro bianco del 2001 aveva fissato numerosi obiettivi, fra cui il trasferimento del trasporto merci e passeggeri dalla strada alla rotaia o verso il trasporto marittimo e il dimezzamento entro il 2010 del numero dei morti per incidenti stradali. Sebbene negli ultimi dieci anni il Parlamento europeo abbia approvato un gran numero di disposizioni legislative sotto forma di regolamenti e direttive, è stato possibile raggiungere tali obiettivi solo in parte. A giudizio del relatore, una delle cause è da ricercarsi nel recepimento, che in alcuni paesi si è rivelato problematico. I motivi sono:

- termini di recepimento troppo lunghi, come ad esempio nel caso della direttiva sulle patenti di guida, dove la completa applicazione è prevista soltanto nel 2033,
- ulteriori obblighi imposti da alcuni Stati membri, tali da complicare inutilmente le disposizioni vigenti,
- mancato o errato recepimento,
- controlli insufficienti sull'applicazione da parte degli Stati membri e mancanza di un catalogo armonizzato delle violazioni gravi.

A giudizio del relatore, questi problemi di recepimento riscontrati nel passato e nel presente, devono essere evitati in futuro attraverso controlli più severi.

Il relatore è inoltre convinto che, soprattutto nell'ambito dell'attività parlamentare, la coerenza sia fondamentale. Gli esempi che seguono mostrano la mancanza di coerenza che a volte si manifesta nel diritto dell'UE.

- Una delle basi della politica dei trasporti era, fra l'altro, la promozione del trasporto marittimo a corto raggio. Le decisioni prese a dicembre 2008 nell'ambito del pacchetto sul clima potrebbero, tuttavia, determinare il trasferimento dei trasporti dall'acqua alla strada, a causa dell'eccessivo rincaro dei costi del carburante.
- Le norme Euro 6 riducono le emissioni di particolato, ma al tempo stesso provocano un aumento nel consumo di carburante. È chiaro che questo non è il modo per rispettare gli impegni in materia di protezione dell'ambiente.

- È altrettanto incoerente che si continui a ribadire la necessità di investire nelle reti transeuropee e al tempo stesso si riducano proprio questi finanziamenti (50% al di sotto delle proposte minime).

In futuro bisognerà evitare questa mancanza di coerenza effettuando un'approfondita valutazione dell'efficienza, in cui si tenga conto non solo dell'impatto economico, ma anche delle ripercussioni sull'ambiente, sul mercato del lavoro e sugli aspetti sociali.

Il settore dei trasporti si trova di fronte a sfide impegnative, fra cui figura l'aumento e l'invecchiamento della popolazione. Il relatore ritiene che l'aumento della popolazione determinerà seri problemi in termini di sicurezza e di capacità, poiché tutti dovrebbero essere in grado di godere del diritto fondamentale alla mobilità per motivi professionali e privati. Si tratta di una situazione problematica soprattutto in relazione alla mobilità urbana. Per rispettare il diritto fondamentale alla mobilità, occorre, da un lato, fissare norme di sicurezza e, dall'altro, tenere conto dell'osservanza di tali norme di sicurezza nella fase di assegnazione degli aiuti. La politica dei trasporti deve dunque garantire in primo luogo la sicurezza dei passeggeri e degli utenti della strada vulnerabili e passivi. In tale contesto, l'adeguamento delle infrastrutture, come, ad esempio, l'adattamento dell'organizzazione viaria alle esigenze di motociclisti e ciclisti, ha un ruolo rilevante.

Sarebbe inoltre opportuno rendere più attraenti i collegamenti sostenibili, ad esempio tramite misure quali "one-tickets", prenotazioni online, maggiore coordinamento fra i diversi orari in modo da agevolare i cambi fra i diversi vettori, una carta dei diritti dei passeggeri per tutti i modi di trasporto e provvedimenti in materia di tariffazione che tutelino comunque la sussidiarietà degli Stati membri.

Il relatore individua un'altra sfida nell'aumento della domanda di trasporto merci. Al riguardo sarebbe opportuno rintracciare soluzioni comodalità che aumentino la sicurezza di utenti e merci. In tale contesto, anche la creazione di un numero sufficiente di luoghi di stazionamento sicuri e la tracciabilità delle merci svolgono un ruolo non trascurabile.

Per affrontare le sfide relative al trasporto di passeggeri e merci in una prospettiva di lungo termine, in futuro sarebbe opportuno tenere soprattutto conto di criteri di efficienza. Le sfide che la politica dei trasporti deve affrontare risiedono nella potenziale tensione fra gli aspetti economici, sociali, sanitari, ambientali e di sicurezza. A giudizio del relatore, in futuro non dovrebbe esistere una semplice relazione di concorrenza fra le singole modalità di trasporto. Sarebbe meglio far sì che queste si completino a vicenda, avendo come presupposto l'attestazione di una maggiore efficienza in tutti i settori. Il principio del *modal-shift* è ormai obsoleto, dal momento che le modalità di trasporto, a causa degli sviluppi tecnologici, si differenziano talmente fra loro che non sempre il trasporto su rotaia o su acqua è più ecologico di quello su strada. La soluzione proiettata verso il futuro dovrebbe essere quella della "comodalità efficiente" poiché non si basa sulla concorrenza fra i singoli modi di trasporto, ma sul reciproco completamento, pur essendo al contempo sottoposta a una valutazione in termini di efficienza. Tale valutazione prevede che tutte le proposte di legge siano innanzitutto esaminate per stabilire il livello di efficienza in termini economici, ambientali, sociali e di sicurezza.

Nel valutare il grado di efficienza si dovrebbe tenere conto non solo delle diverse situazioni di partenza delle modalità di trasporto, ma anche delle condizioni geografiche e degli sviluppi di trasporti e mobilità nell'ambito delle rispettive regioni. La promozione o la disincentivazione di talune modalità di trasporto devono essere misurate in base al criterio dell'efficienza, in

accordo con gli approcci regionali in materia di sviluppo.

Una sfida fondamentale, in special modo nell'ambito della lotta al cambiamento climatico, è inoltre rappresentata dall'inquinamento per la salute e per l'ambiente provocato dal traffico. Al riguardo la decarbonizzazione dei trasporti è un importante obiettivo politico che in futuro dovrebbe essere sempre più al centro degli sforzi. Per raggiungere tale obiettivo sarebbe opportuno ricorrere a tutti gli mezzi oggettivamente possibili, fra cui va sottolineata la possibilità di internalizzare i costi esterni. Tale soluzione può, però, offrire un contributo rilevante alla riduzione dei gas di scarico e dei rumori, e al tempo stesso favorire la diminuzione dei nodi di congestione, solo a due condizioni. La prima è che l'internalizzazione dei costi esterni deve interessare tutti i modi di trasporto e l'altra è che degli introiti deve beneficiare la sostenibilità delle infrastrutture.

Un'altra sfida riguarda il mercato unico europeo, che ancora bisogna completare. È soprattutto per i trasporti ferroviari che in futuro occorre prevedere la completa apertura del mercato. Gli ostacoli a tale riguardo, quali un recepimento scorretto o tardivo del diritto dell'Unione europea da parte degli Stati membri, o anche gli ostacoli pratici, come il rincaro della certificazione ferroviaria, devono essere rimossi quanto prima. Spesso tali ostacoli emergono a causa di situazioni di vero e proprio protezionismo, al posto del quale sarebbe opportuno promuovere l'armonizzazione tecnologica e l'interoperabilità. In tal ambito occorrerebbe rafforzare il ruolo delle agenzie, che dovrebbero occuparsi dell'applicazione di tali elementi.

Il relatore sottolinea, inoltre, l'importanza dei sistemi intelligenti nella gestione dei trasporti. Gli ITS devono essere incentivati, poiché non solo aumentano la sicurezza, ma al tempo stesso favoriscono comportamenti ecologici in tema di mobilità. Tali sistemi contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e dei rumori causati dal traffico e favoriscono l'indipendenza energetica.

L'efficienza della politica europea dipende, tuttavia, anche dalla disponibilità degli Stati membri a rinunciare alle proprie prerogative nazionali a favore di norme europee o addirittura internazionali. La questione interessa tanto la politica fiscale quanto la politica sociale e le disposizioni sociali riferite a tutti i modi di trasporto. Per questo motivo il relatore giudica indispensabile che nel quadro di uno spazio comune dei trasporti si creino anche condizioni di lavoro uniformi e di qualità, a cui si affianchi inoltre l'armonizzazione di istruzione e formazione. L'Unione europea dovrebbe offrire a tutti i paesi l'opportunità di istituire centri di eccellenza preposti sia all'accreditamento dei centri di ricerca sia all'innalzamento delle norme relative alla formazione, contribuendo al tempo stesso a estendere il riconoscimento reciproco dei percorsi di formazione.

Se l'Unione europea vuole avere un maggior diritto di parola quando si tratta di creare le infrastrutture mancanti o di apportare i necessari miglioramenti alle infrastrutture che abbiano una funzione di rete a livello europeo, deve aumentare le proprie risorse finanziarie. Con le attuali risorse destinate al settore dei trasporti e con una parte degli stanziamenti della politica regionale si potrebbe istituire un fondo per i trasporti. L'aumento delle risorse disponibili nell'ambito del fondo per i trasporti potrebbe rappresentare un interessante incentivo a compiere quei lavori infrastrutturali che sono assolutamente necessari per talune modalità di trasporto o che sono auspicabili in quanto di "interesse europeo".

Anche l'impatto della crisi economica e finanziaria sul settore dei trasporti non deve passare inosservato, in primo luogo perché è dimostrato che il settore dei trasporti ha reagito alla crisi economica mostrando una particolare sensibilità. Il relatore ritiene che la crisi andrebbe vista come un'opportunità per sostenere in futuro il settore dei trasporti in modo più mirato. Gli aiuti finanziari dovrebbero favorire investimenti che non garantiscano esclusivamente una rapida assistenza, ma che possano anche migliorare l'impatto ambientale e la sicurezza e siano dunque in grado di organizzare il settore dei trasporti in modo sostenibile. Per superare una crisi di tale portata, occorre sviluppare non solo strumenti nazionali, ma anche e soprattutto strumenti a livello politico europeo.

Il relatore è inoltre convinto della necessità di istituire una rete centrale europea all'interno della rete globale TEN, da valutare in base ai criteri dello sviluppo sostenibile non solo a livello europeo ma anche regionale. Tale rete centrale dovrebbe contenere piattaforme multimodali che promuovano efficacemente dei trasporti sostenibili, contenendo questi punti nodali una dotazione logistica idonea a consentire un collegamento sostenibile fra i diversi modi di trasporto.

Il relatore ritiene che sia assolutamente indispensabile definire obiettivi chiari e misurabili, che agevolano il controllo dell'efficienza del settore dei trasporti e offrono orientamenti in termini di pianificazione a livello sociale ed economico.

Infine sarebbe opportuno analizzare i programmi previsti nel settore dei trasporti. La politica dei trasporti può dirsi efficiente soltanto se i programmi vengono valutati, eventualmente riorientati o proseguiti. Ad esempio, è necessario un nuovo programma per la sicurezza stradale, un bilancio intermedio di Naiades e l'attuazione del programma Open Sky e del programma Marco Polo.

26.2.2010

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE**

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su un futuro sostenibile per i trasporti  
(2009/2096(INI))

Relatore per parere: Jo Leinen

### **SUGGERIMENTI**

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. sottolinea che l'internalizzazione nei prezzi dei trasporti dei costi esterni dei trasporti stessi (emissioni locali, emissioni di CO<sub>2</sub>, frammentazione degli habitat e spese sanitarie) in modo equo, non discriminatorio tra i modi di trasporto, in funzione del grado di inquinamento porterebbe a una scelta ecocompatibile dei modi di trasporto;
2. ritiene necessario un passaggio culturale verso modi di trasporto più sostenibili, che dovrebbe essere facilitato mediante una politica di informazione del pubblico; reputa che le entrate provenienti dall'internalizzazione dei costi di trasporto dovrebbero essere reinvestite innanzitutto in modi di trasporto sostenibili e in misure di attenuazione del cambiamento climatico;
3. richiama l'attenzione sulla tendenza prevista verso un crescente grado di urbanizzazione della nostra società, da cui la crescente importanza della pianificazione territoriale e di sistemi di trasporto pubblici locali maggiormente ecocompatibili e di sistemi di trasporto di massa più efficienti, orientati alle nuove tecnologie, competitivi rispetto al mezzo privato in termini di costi, modalità e tempi di spostamento, soprattutto con riguardo ai trasporti urbani, senza tuttavia trascurare i trasporti nelle aree rurali;
4. ritiene che l'istituzione di un buon sistema di collegamenti con i servizi pubblici nelle aree rurali consentirebbe di ridurre l'uso delle automobili private;

5. auspica l'istituzione di regioni urbane funzionali, al fine di creare un sistema coerente di trasporti urbani e suburbani e di impedire l'esodo della popolazione rurale;
6. evidenzia l'importanza della verifica del rigoroso rispetto del limite di velocità massima di 50 km/h in zona urbana che, come dimostrano diversi studi e ricerche, apporta un doppio effetto: in primo luogo diminuisce le emissioni inquinanti e in secondo luogo riduce il numero di incidenti e la mortalità stradale che, come noto, hanno un impatto percentuale assai importante nelle zone altamente antropizzate;
7. sottolinea la necessità di istituzionalizzare il concetto di guida ecocompatibile, o eco-guida, e di renderlo obbligatorio nel percorso formativo dei giovani alla guida in quanto è dimostrabile che, con l'utilizzo di semplici accorgimenti durante la guida, è possibile ridurre i consumi di carburante fino al 30%, con la conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico da CO<sub>2</sub>, idrocarburi incombusti (HC) e polveri sottili;
8. ritiene che il rispetto delle norme di qualità dell'aria, quali previste dalla normativa comunitaria, sia un elemento essenziale dato l'aumento delle malattie respiratorie, cardiovascolari e di altre patologie connesse all'inquinamento atmosferico derivanti dai trasporti. Considera che, per risolvere il problema, si dovrebbero promuovere misure preventive, quali l'introduzione dell'uso di filtri di alta qualità per le particelle solide ultrasottili emesse dai motori e che si dovrebbero offrire incentivi per il rinnovo del parco auto in circolazione non in linea con la normativa europea Euro 4, Euro 5 ed Euro 6 (in vigore dal 2014). La riduzione delle emissioni non deve essere limitata ai soli veicoli di nuova tecnologia, ossia con nuovi motori, ma deve riguardare anche i veicoli già in circolazione. I motori di vecchia generazione possono essere adattati con il nuovo filtro, in modo da poter conseguire il basso livello di emissioni di particelle solide ultrasottili dei veicoli nuovi. Vede con favore, in particolare nei contesti urbani, zone a basse emissioni (come ad esempio le zone 30, ovvero aree urbane dove la velocità massima dei veicoli è ridotta a 30 km/h ) e misure di limitazione del traffico che offrano un incentivo a spostarsi a piedi o in bicicletta;
9. sottolinea che si dovrebbe prestare maggiore attenzione alla riduzione del rumore, alla luce delle numerose ripercussioni che esso ha sulla salute e sulla qualità della vita;
10. chiede, nell'ambito del miglioramento della qualità della vita, di adeguare i trasporti alle persone con mobilità ridotta che hanno il diritto ineludibile, sancito dall'articolo 9 della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di avere accesso a tutti i modi di trasporto. Si tratta di un principio cardine di non discriminazione della libera circolazione delle persone che offre altresì vantaggi a livello economico, culturale e turistico;
11. riconosce che il trasporto su strada ha ridotto sensibilmente le emissioni di particolato (PM 10), sostanze acidificanti e precursori dell'ozono, ma è ancora preoccupato per il livello di ossidi di azoto e di particolati fini (relazione Term 2008 , fig. 5.1)<sup>1</sup>. Deplora tuttavia il fatto che le emissioni di CO<sub>2</sub> siano aumentate del 28% nel periodo 1990-2006, a fronte di una riduzione del 3% negli altri settori. Ritiene che occorre altresì tenere conto

---

<sup>1</sup> "Trasporti a un crocevia. TERM 2008: indicatori dei trasporti e dell'ambiente nell'Unione europea" - Relazione Agenzia europea per l'ambiente n. 3/2009.

dell'impatto delle particelle di carbonio (fuliggine) sul riscaldamento globale e che il filtraggio di tali particelle dovrebbe essere raccomandato per eliminarne l'impatto al fine di compensare, almeno parzialmente, l'aumento o la riduzione insufficiente delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Chiede che il traffico merci sia gradualmente trasferito dalla strada alla rotaia e ad altri mezzi di trasporto efficienti sul piano energetico, in attesa della realizzazione di nuove linee ferroviarie, compatibilmente con la capacità della rete esistente. Chiede inoltre che sia incentivata la realizzazione di nuove strutture interportuali (che potranno migliorare il processo di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia) e sia migliorata la funzionalità di quelle ad oggi esistenti;

12. riconosce che, secondo l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), il trasporto marittimo emette emissioni di CO<sub>2</sub> da 3 a 5 volte inferiori rispetto a quelle del trasporto terrestre, ma è preoccupato per le emissioni previste di SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub> da trasporto marittimo, che saranno approssimativamente equivalenti a quelle del trasporto terrestre entro il 2020, e per il tentativo inconcludente dell'IMO di porre in essere un sistema di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Chiede che si valuti la possibilità di includere il trasporto marittimo nel programma europeo di scambio di emissioni se i negoziati dell'IMO dovessero fallire e dopo aver preso in considerazione la natura internazionale del trasporto marittimo nonché un'eventuale rilocalizzazione delle emissioni verso i porti non UE e il trasporto terrestre;
13. considera la R&S un fattore chiave nella ricerca di un futuro sostenibile per i trasporti, perché una riforma tecnologica radicale può portare alle indispensabili riduzioni delle emissioni e alla transizione verso il trasporto a basse emissioni di anidride carbonica. Sollecita la Commissione e gli Stati membri a individuare i fattori che promuovono l'innovazione derivante da attività di R&S e le barriere che possono ostacolarla e dare priorità agli investimenti in infrastrutture ecocompatibili, quali le reti intelligenti per il trasporto elettrico, la produzione di gas naturale/biometano da energie rinnovabili e le reti di distribuzione dell'idrogeno. Sollecita la Commissione a non trascurare l'influenza delle tecnologie a bordo dei veicoli sul comportamento dei conducenti, poiché esse possono contribuire alla riduzione del consumo di carburanti e di emissioni di CO<sub>2</sub>;
14. chiede con urgenza, al fine di proteggere l'infrastruttura esistente – in particolare il trasporto pubblico urbano – che il sistema di sovvenzioni sia ristrutturato in modo da accordare alla manutenzione e alla modernizzazione delle linee esistenti almeno la stessa priorità che è stata data negli scorsi decenni alla costruzione di nuove linee;
15. incoraggia la Commissione a continuare lo scambio delle migliori prassi, ad esempio nel quadro della convenzione dei sindaci, dell'iniziativa CIVITAS e di altre iniziative, che offrono alle città l'opportunità di imparare reciprocamente dalle rispettive prassi;
16. ritiene che occorra dare la priorità alla manutenzione, al miglioramento e a un uso intelligente delle infrastrutture di trasporto esistenti rispetto alla costruzione di nuove infrastrutture;
17. insiste sul rafforzamento delle regole in materia di consultazione del pubblico e di trasparenza e su una migliore applicazione delle valutazioni di impatto ambientale e della legislazione relativa alla protezione della natura per quanto riguarda gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto;

18. raccomanda, ricordando la sua risoluzione del 23 aprile 2009 su un piano d'azione sulla mobilità urbana<sup>1</sup>, l'introduzione di piani di spostamento/mobilità urbani sostenibili e integrati nei centri urbani di oltre 100 000 abitanti e che i finanziamenti europei nel settore dei trasporti urbani siano vincolati all'esistenza di tali piani.

---

<sup>1</sup> Testi approvati, P6\_TA(2009)0307.

## ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

<b>Approvazione</b>	23.2.2010
<b>Esito della votazione finale</b>	+:           43 -:           0 0:           1
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	János Áder, Elena Oana Antonescu, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Jutta Haug, Anna Záborská, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Veronica Lope Fontagné

24.2.2010

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA**

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su un futuro sostenibile per i trasporti  
(2009/2096(INI))

Relatore per parere: Antonio Cancian

### **SUGGERIMENTI**

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. sottolinea che il settore della mobilità riveste un'importanza cruciale per l'Europa: innanzitutto, perché trasporti efficienti e sostenibili contribuiscono alla riuscita dell'economia e consentono alle persone di partecipare alla vita sociale e, inoltre, perché il settore della mobilità è un settore chiave dell'industria europea che fornisce molti posti di lavoro;
2. ritiene che l'efficienza energetica nelle diverse modalità di trasporto sia aumentata negli ultimi anni consentendo una notevole diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per km; considera, tuttavia, che i relativi miglioramenti in materia di emissioni nocive siano stati neutralizzati da un aumento costante della domanda nel settore dei trasporti, specialmente quello su gomma; ricorda che la congestione urbana è responsabile del 40% delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del 70% delle restanti emissioni inquinanti prodotte dai veicoli per cui essa rappresenta la seconda fonte per ordine di importanza delle emissioni di NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>, che sono particolarmente nocive per la salute umana; ricorda la necessità di applicare le più avanzate tecnologie per la riduzione delle emissioni, non solo ai veicoli di nuova produzione, ma a tutti i veicoli attualmente su strada; sostiene che qualsiasi nuova soluzione per diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub> nei trasporti su strada debba essere presa in considerazione senza nessuna precondizione;
3. sottolinea che il sistema dei trasporti deve fornire agli utenti le migliori scelte possibili in tema di mobilità, e combinare soluzioni sostenibili con un servizio efficiente; prende nota del fatto che una migliore integrazione dei vari modi di trasporto migliorerà l'efficienza

globale del sistema dei trasporti;

4. ritiene che lo sviluppo di corridoi marittimi e di trasporti marittimi e su rotaia, quali modi di trasporto più ecologici, rappresenti una priorità;
5. è dell'avviso che solo sviluppando un sistema di trasporti interoperabile e co-modale europeo sarà possibile aumentare l'efficienza energetica; sottolinea l'urgenza di aumentare rapidamente l'interoperabilità e, a tal proposito, l'importanza dell'internalizzazione dei costi esterni quale altra possibile soluzione per ripristinare l'equilibrio nell'uso delle diverse modalità di trasporto e per promuovere, laddove possibile, l'utilizzo delle modalità di trasporto meno inquinanti e fonti di energia alternativa, ad inclusione di tutti i tipi di carburanti liquidi e gassosi, quali L' LPG, L' LNG e il CNG fino all'elettricità, riducendo così i fabbisogni energetici del sistema di trasporto europeo nonché le emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>; sostiene, in particolare, la mobilità basata sull'elettricità per promuovere l'uso di tecnologie a basso tenore di CO<sub>2</sub> e per raggiungere un'efficienza globale del sistema dei trasporti;
6. riconosce l'importanza del settore pubblico per migliorare l'accesso del pubblico a servizi di trasporto pubblico meno inquinanti, per sviluppare i settori economici di base, in particolare il settore energetico, dell'industria e del turismo, per promuovere la coesione economica, sociale e regionale, e per rafforzare il ruolo dello Stato nella regolamentazione del mercato, la partecipazione e l'intervento in cooperazione con le organizzazioni degli utenti, prendendo l'iniziativa delle forniture dei servizi di interesse generale; sottolinea che, nella maggior parte dei casi, i partenariati pubblico-privati in questo settore servono soltanto ad agevolare le attività commerciali di gruppi economici e a fornire la copertura a privatizzazioni che ledono gli interessi del pubblico e del servizio dei trasporti pubblici;
7. è del parere che le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), unitamente ai sistemi di navigazione satellitare Galileo e EGNOS, consentiranno un'ottimizzazione dei flussi di traffico permettendo così di ridurre la congestione urbana ed interurbana e contribuiranno a ridurre le emissioni nocive e il numero di incidenti stradali; osserva che troppi veicoli pesanti viaggiano spesso vuoti o semivuoti ingombrando inutilmente le strade e rendendole più pericolose e che è aumentato il numero di autoveicoli con soltanto una persona a bordo, causa di un maggiore traffico stradale e di un consumo di carburante molto più pesante; chiede agli Stati membri di adottare politiche di sostegno alla domanda di innovazione da parte dell'utenza privata nel settore dei trasporti e logistico;
8. nota che occorre introdurre le necessarie condizioni quadro e standard aperti per le tecnologie promettenti, senza dare un vantaggio indebito a qualsiasi tecnologia specifica;
9. ritiene che, al fine di migliorare la sicurezza a vantaggio di tutti gli utenti della strada, lo sviluppo urbano debba tenere conto di una mobilità urbana e interurbana più sostenibile;
10. sottolinea l'importanza che rivestono per la logistica i sistemi d'informazione intermodali intelligenti e lo sviluppo dei trasporti; accoglie favorevolmente le diverse iniziative prese a livello comunitario (quali SESAR, ERTMS, RIS e SafeSeaNet); invita gli Stati membri a intensificare gli investimenti nelle infrastrutture, al fine di rendere i trasporti accessibili a tutti, soprattutto alle persone a mobilità ridotta, e nei sistemi intelligenti di trasporto intermodali, a promuovere l'utilizzo dei trasporti pubblici e a introdurre una tariffazione

interoperabile con l'emissione di biglietti multimodali al fine di ottimizzare l'utilizzo e l'interoperabilità delle varie modalità di trasporto, ridurre il consumo energetico e migliorare la sicurezza stradale e in generale dei veicoli con l'introduzione di tecnologie avanzate;

11. sottolinea l'importanza della mobilità basata sull'elettricità non solo per migliorare l'efficienza energetica dei trasporti nel loro complesso, ma anche come mezzo per incorporare fonti di energia rinnovabile nel sistema dell'elettricità, promuovendone così l'efficienza; invita la Commissione e gli Stati membri a impegnarsi esplicitamente, con il sostegno delle autorità locali, a favore di progetti che servono a dimostrare la fattibilità – in termini tecnici ed energetici – della mobilità elettrica negli ambienti urbani e a fornire una base di misure regolamentari che incoraggino la tecnologia necessaria;
12. rileva l'importanza di sviluppare un "Internet degli oggetti" per migliorare la sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli e l'informazione degli utenti, per accelerare lo smistamento delle merci e ridurre le relative procedure burocratiche;
13. si compiace dei progressi ottenuti nel campo della sicurezza stradale mediante l'uso di nuove tecnologie e dei sistemi di radionavigazione, combinati con criteri di progettazione tecnica più rigorosi intesi ad esempio a proteggere i pedoni; sottolinea, tuttavia, che l'obiettivo fissato nel Libro bianco 2001, per cui il numero delle vittime degli incidenti stradali doveva essere dimezzato entro il 2010, non è stato raggiunto;
14. invita la Commissione, al fine di rafforzare il settore della mobilità sostenibile, a basso tenore di carbonio, a sviluppare una politica integrata che combini la riflessione su innovazioni quali sistemi di trasporto intelligenti (ITS), sulla promozione della ricerca, sulla legislazione della concorrenza, sulle norme del mercato interno (ad esempio, il cabotaggio) e sulla politica della logistica, avvicinando tra loro tutti questi settori;
15. sollecita gli istituti di ricerca e il settore industriale ad ampliare la gamma, sviluppandola ulteriormente, delle tecnologie europee internazionalmente concorrenziali per migliorare la sicurezza e l'ecocompatibilità di tutti i tipi di veicoli, sia ad uso privato sia ad uso pubblico e commerciale;
16. invita i produttori di autoveicoli e di automezzi pesanti ad applicare le tecnologie disponibili per ottenere informazioni di base sull'interazione veicolo-strada e sulle condizioni atmosferiche, e a fare un uso generalizzato di sistemi installati sui veicoli che consentano che dati chiave (velocità, navigazione, durata di guida, ecc.) siano proiettati sul parabrezza per incoraggiare un comportamento alla guida sostenibile dal punto di vista ambientale; invita gli Stati membri a promuovere nuove campagne di informazione e di educazione per gli utenti della strada;
17. incoraggia la Commissione e gli Stati membri a potenziare la ricerca nel settore dei trasporti aumentando la spesa per la R&S sulle nuove tecnologie, della sicurezza e della mobilità sostenibile, ad adottare misure positive al fine di promuovere l'utilizzo delle modalità di trasporto meno inquinanti, a migliorare la logistica e le infrastrutture esistenti, a completare in tempi brevi i progetti TEN-T già finanziati e a programmare le future reti di trasporto in maniera integrata, coerente e funzionale alla realizzazione dell'agenda di Lisbona;

18. condivide il parere della Commissione secondo cui il completamento del mercato interno deve essere integrato dalla liberalizzazione del settore dei trasporti, soprattutto quello su rotaia; ritiene che nel settore dei trasporti, come in altri settori, occorra potenziare le regole che consentono una concorrenza effettivamente libera e che occorra applicare disposizioni comuni che rafforzino l'accesso al mercato o che, almeno, garantiscano la reciprocità; auspica che, per quanto riguarda la politica dei trasporti e dell'energia, anche nelle sue relazioni con i paesi non membri, l'Europa si esprima con un'unica voce;
19. chiede la creazione di un sistema europeo comune di prenotazioni per promuovere l'efficacia dei vari modi di trasporto e semplificare e aumentare la loro interoperabilità;
20. invita la Commissione e gli Stati membri a rafforzare progetti sostenibili di trasporto transfrontaliero con i paesi che rientrano nella politica europea di vicinato, specialmente con l'Ucraina, in quanto la mancanza di interconnessioni fra le reti ferroviarie, stradali e fluviali è un fattore principale della dipendenza quasi totale dall'uso di automezzi pesanti sulle strade regionali;
21. chiede alla Commissione e agli Stati membri di compiere sforzi significativi per attuare rapidamente la standardizzazione dell'innovazione nel settore della mobilità, in modo da rendere più veloce l'arrivo sul mercato della nuova tecnologia, ad esempio nel settore della e-mobilità;
22. incoraggia la Commissione a promuovere politiche che incentivino in Europa la produzione e l'uso di autoveicoli a emissioni zero, come i veicoli elettrici;
23. ritiene che lo sviluppo di trasporti sostenibili debba essere parte della strategia UE 2020;
24. nota che sono stati fatti progressi sostanziali per l'attuazione dei progetti TEN-T; ritiene che i progetti TEN-T debbano rimanere al centro della politica dei trasporti dell'UE, in particolare quelli che sono programmati o sono in corso di attuazione nelle regioni dell'UE più isolate, le quali mancano della necessaria infrastruttura di trasporto e delle interconnessioni con il resto dell'Europa per il trasporto sia di persone che di merci;
25. sottolinea la necessità di un settore su rotaia totalmente liberalizzato, per aumentarne la competitività con altri modi di trasporto, aumentando la diversità degli operatori di servizi, e migliorando la qualità e il servizio offerto;
26. invita la Commissione a presentare una strategia di monitoraggio contenente azioni chiaramente definite per combattere più efficacemente gli incidenti stradali.

## ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

<b>Approvazione</b>	23.2.2010
<b>Esito della votazione finale</b>	+:           46 -:           3 0:           1
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Christian Ehler, Lena Ek, Ioan Enciu, Norbert Glante, Fiona Hall, Romana Jordan Cizelj, Arturs Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Antonio Cancian, António Fernando Correia De Campos, Ilda Figueiredo, Yannick Jadot, Oriol Junqueras Vies, Ivailo Kalfin, Silvana Koch-Mehrin, Bernd Lange, Alajos Mészáros, Tiziano Motti, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău

24.2.2010

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE**

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su un futuro sostenibile per i trasporti  
(2009/2096(INI))

Relatore per parere: Seán Kelly

### **SUGGERIMENTI**

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. invita la Commissione a elaborare una strategia per l'attuazione di una politica dei trasporti sostenibile nell'UE, fondata sulla relazione tra politica di coesione e politica dei trasporti, al fine di conseguire l'obiettivo più ampio di uno sviluppo regionale sostenibile e della coesione territoriale in tutta l'Unione europea;
2. osserva che un approccio integrato e coordinato alla pianificazione delle infrastrutture, al finanziamento di progetti e allo sviluppo svolge un ruolo centrale nella promozione di un settore dei trasporti competitivo e sostenibile; sottolinea che le autorità locali e regionali spesso non possono affrontare le sfide del settore dei trasporti in assenza di cooperazione e invita pertanto gli Stati membri a cooperare attivamente con le parti interessate nello sviluppo e nel processo di attuazione delle politiche;
3. invita la Commissione a tenere conto del ruolo che la politica di coesione svolge nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto, dando la priorità alle reti e non solo ai progetti isolati dal contesto; ritiene che le reti debbano essere basate su un'analisi socioeconomica che tenga conto della domanda e del flusso di traffico, come pure degli aspetti sociali e territoriali; ritiene che il ricorso a sistemi di trasporto intelligenti contribuisca allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in termini di sicurezza, sostenibilità ed efficienza; chiede che i progetti di trasporto cofinanziati dai Fondi strutturali e dal Fondo di coesione siano volti a conseguire l'obiettivo di uno sviluppo equilibrato e di una maggiore coesione territoriale e auspica un migliore coordinamento tra i fondi comunitari e quelli nazionali;

4. rileva il valore aggiunto della cooperazione interregionale, transfrontaliera e transnazionale nell'affrontare le sfide del settore dei trasporti; chiede quindi che nella futura politica dei trasporti si tenga conto degli aspetti transfrontalieri; sottolinea l'importanza degli assi prioritari TEN-T, nonché l'importante ruolo dei trasporti in relazione allo sviluppo delle macroregioni;
5. osserva la crescente tendenza all'urbanizzazione in Europa; sottolinea la necessità di garantire agli abitanti delle aree urbane servizi di trasporto accessibili e di alta qualità; rileva il ruolo dell'UE nel promuovere la cooperazione tra le aree urbane per consentire la condivisione e lo scambio delle migliori pratiche, al fine di rendere più sostenibili i sistemi di trasporto; esorta le autorità locali a promuovere la modalità più ecologica possibile di trasporto pubblico; sottolinea, a questo riguardo, la rilevanza del piano d'azione sulla mobilità urbana adottato il 30 settembre 2009 e si attende una rapida introduzione delle misure ivi proposte;
6. sottolinea la necessità di un'adeguata attività di ricerca finalizzata all'innovazione dei trasporti, con l'obiettivo, tra l'altro, di ridurre il consumo energetico e le emissioni di carbonio e di accrescere il ricorso alle energie rinnovabili;
7. sottolinea l'importanza preminente del trasporto stradale e delle migliorie al sistema viario per l'accesso ai collegamenti e la competitività delle imprese regionali; sottolinea in particolare l'importanza dei collegamenti stradali per lo sviluppo economico delle regioni periferiche e ultraperiferiche; riconosce che un efficiente trasporto merci su strada svolge un ruolo centrale in una combinazione di trasporti sostenibile; invita la Commissione e le autorità degli Stati membri ad agevolare il completamento della liberalizzazione dei trasporti di cabotaggio, per ridurre l'incidenza dei tragitti a vuoto, e a mettere a disposizione una rete stradale e ferroviaria più sostenibile grazie a più numerosi snodi di trasporto merci;
8. sottolinea che la liberalizzazione del comparto ferroviario è legata alla sfida di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dall'intero settore dei trasporti e di promuovere lo sviluppo regionale; osserva che la liberalizzazione non dovrà incidere sulla competitività del trasporto ferroviario rispetto al trasporto su strada e che è necessario vegliare in particolare a che le regioni periferiche migliorino i loro collegamenti ferroviari;
9. rimarca l'importanza di sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio, come pure il traffico fluviale e lacustre, come modalità di trasporto sostenibile in grado anche di migliorare i collegamenti e lo sviluppo delle regioni periferiche, insulari e ultraperiferiche; sottolinea la necessità di tenere consultazioni e discussioni sui problemi specifici dei trasporti riguardanti le regioni degli arcipelaghi; sottolinea la necessità di prevedere progetti di trasporto marittimo a corto raggio e di "autostrade del mare" in un contesto più globale, che abbracci i paesi geograficamente più prossimi all'Europa; rileva che, a tal fine, risulta indispensabile una migliore sinergia tra politica regionale, politica di sviluppo e politica dei trasporti;
10. riconosce che gli aeroporti regionali svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo delle regioni periferiche e ultraperiferiche, potenziandone i collegamenti con gli aeroporti principali; considera particolarmente utile applicare soluzioni intermodali ogniqualvolta sia possibile, come pure individuare soluzioni finanziarie innovative per facilitare la

modernizzazione di questi aeroporti; ritiene che i collegamenti ferroviari (ad alta velocità) tra gli aeroporti offrano una soluzione ideale per integrare in modo sostenibile le diverse modalità di trasporto.

## ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

<b>Approvazione</b>	22.2.2010
<b>Esito della votazione finale</b>	+ :        33 - :        5 0 :        2
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Sophie Briard Auconie, Zuzana Brzobohatá, Alain Cadec, Ricardo Cortés Lastra, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Seán Kelly, Evgeni Kirilov, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Franz Obermayr, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Nuno Teixeira, Michael Theurer, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, Peter Simon, Evžen Tošenovský

## ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

<b>Approvazione</b>	1.6.2010
<b>Esito della votazione finale</b>	+:           40 -:            0 0:            0
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Roberts Zile
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Oldřich Vlasák, Sabine Wils