



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0425/2011

24.11.2011

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

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	15
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE.....	22
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA ...	28
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE	33
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	36

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

¹ GU C 43E del 19.2.2004, pagg. 250-259.

² GU C 175E del 10.7.2008, pagg. 556-561.

³ Testi approvati, P7_TA(2010)0260.

⁴ Testi approvati, P7_TA(2011)0386.

⁵ Testi approvati, P7_TA(2011)0316.

⁶ Testi approvati, P7_TA(2011)0329.

⁷ Testi adottati, P7_TA(2011)0408.

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

dell'UE;

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

dello sviluppo del mercato del lavoro nel settore dei trasporti nel periodo fino al 2020; la proposta dovrebbe incrementare l'occupazione e migliorare la situazione dei lavoratori in tutto il settore dei trasporti nonché tenere conto delle nuove tecnologie e dei servizi logistici che possono essere utilizzati per migliorare i servizi di trasporto in generale, e in particolare per gli utenti disabili;

3. chiede alla Commissione di presentare entro il 2013, sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri, un'analisi quantitativa coerente della situazione attuale con riferimento al livello di infrastrutture, alla densità della rete di trasporto e alla qualità dei servizi di trasporto in tutti gli Stati membri dell'UE; osserva che una siffatta analisi fornirà una panoramica della situazione attuale nell'UE-27, metterà in luce le disparità nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto fra gli Stati membri e le loro regioni e delinea le modalità in cui sono attualmente finanziate le infrastrutture di trasporto nei vari modi di trasporto nonché le priorità future in materia di investimenti;
4. è consapevole del contributo primario dato dal settore dei trasporti alla politica industriale, alla competitività e alla bilancia commerciale dell'UE; osserva che nel 2009 le esportazioni di macchinari e attrezzature nel settore dei trasporti hanno totalizzato 454,7 miliardi di EUR, pari al 41,5% di tutte le esportazioni provenienti dall'UE-27; rileva inoltre che nel 2009 l'UE ha registrato le maggiori eccedenze della bilancia commerciale nel comparto macchinari e attrezzature del settore dei trasporti (112,6 miliardi di EUR) e nei servizi di trasporto (21,5 miliardi di EUR);
5. approva i dieci obiettivi per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile e gli obiettivi indicati nel Libro bianco per il 2050 e per il 2030, ma ritiene che occorranò provvedimenti più specifici per il periodo fino al 2020 in relazione al finanziamento – alla luce della situazione economica dei singoli Stati membri – e alle sfide di carattere generale che si pongono per i trasporti in campo energetico e ambientale, e chiede pertanto alla Commissione di elaborare norme giuridiche al fine di conseguire una riduzione del 20% (con riferimento ai valori del 1990) delle emissioni di CO₂ e degli altri gas a effetto serra imputabili ai trasporti e di realizzare entro il 2020, in linea con gli obiettivi 20-20-20 e in cooperazione con i partner internazionali, i seguenti obiettivi intermedi (con riferimento ai valori del 2010):
 - una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ dei trasporti su strada,
 - una riduzione del 20% del rumore e del consumo di energia dei trasporti su rotaia,
 - una riduzione del 30% delle emissioni di CO₂ dei trasporti aerei nell'insieme dello spazio aereo europeo,
 - una riduzione del 30% uniforme in tutta l'UE delle emissioni di CO₂ e di inquinanti della navigazione, alla quale contribuiranno gli accordi raggiunti nel quadro dell'IMO relativamente a un indice di efficienza energetica in materia di progettazione e a un piano di gestione per l'efficienza energetica;

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

6. sottolinea che l'obiettivo da perseguire deve essere il completamento del mercato interno europeo dei trasporti mediante un'ulteriore apertura delle reti e dei mercati dei trasporti, tenendo conto degli aspetti economici, occupazionali, ambientali, sociali e territoriali, e

invita la Commissione ad assicurarsi che le sue proposte relative all'apertura dei servizi in tutti i mercati dei trasporti non diano luogo a dumping sociale, a servizi di qualità inferiore, a monopoli od oligopoli; evidenzia che permane la necessità urgente di orientamenti in materia di aiuti di Stato per i porti marittimi;

7. sottolinea il potenziale dei trasporti, tuttora insufficientemente esplorato in numerosi settori, e insiste sull'importanza di uno spazio unico europeo dei trasporti, dotato di interconnessione e interoperabilità e basato su un'effettiva gestione europea delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto ottenuta eliminando, in tutti i modi di trasporto, gli "effetti frontiera" fra gli Stati membri, in modo da migliorare la competitività e l'attrattiva dell'Unione europea nella sua totalità; sottolinea l'importanza della coesione territoriale e, in particolare, i problemi di accessibilità che interessano le regioni ultraperiferiche, le isole, le regioni prive di sbocco sul mare e le regioni periferiche nonché l'importanza di buoni collegamenti fra gli Stati membri e i paesi vicini;
8. sottolinea che alla base della futura politica dei trasporti deve esserci l'idea guida di una co-modalità efficiente nella mobilità dei passeggeri e nel trasporto delle merci nell'intera catena di valore del trasporto e della logistica, misurata in termini di efficienza economica, tutela ambientale, sicurezza energetica, condizioni sociali, sanitarie e occupazionali e che tenga conto della coesione territoriale e dell'ambiente geografico nei singoli paesi e nelle singole regioni; ritiene che i modi di trasporto debbano integrarsi e interagire fra loro e che ci si debba riferire ai criteri sopra descritti per stabilire la ripartizione modale attuale e futura nei paesi e nelle regioni, in base alle loro possibilità individuali; reputa inoltre opportuno promuovere sistematicamente il ricorso a mezzi di trasporto sostenibili, anche per coprire brevi e medie distanze;
9. constata l'elevato grado di dipendenza dell'Unione dalle importazioni di carburanti fossili, i cui approvvigionamenti provenienti da fonti esterne all'UE comportano rischi significativi in termini di sicurezza economica dell'Unione e di flessibilità delle sue opzioni in materia di politica estera e invita la Commissione a definire e misurare con regolarità la sicurezza degli approvvigionamenti energetici esterni dell'Unione;
10. sottolinea che, al fine di creare uno spazio unico europeo dei trasporti, è importante sviluppare le infrastrutture di trasporto dei nuovi Stati membri, tra cui quelle stradali, e collegare le loro reti di trasporto con quelle degli Stati limitrofi; invita la Commissione a includere nel futuro quadro finanziario pluriennale i fabbisogni in termini di sviluppo relativi alle infrastrutture di trasporto dei nuovi Stati membri, affinché queste ultime possano raggiungere, entro il 2025, il livello delle infrastrutture degli altri Stati membri;
11. accoglie con favore e sostiene la proposta della Commissione relativa al meccanismo per collegare l'Europa e all'iniziativa sulle obbligazioni collegate a progetti ("project bond") e invita gli Stati membri a realizzare la rete centrale, dato che il sistema delle TEN-T deve prevedere un numero limitato di progetti sostenibili che offrano un valore aggiunto europeo e che dispongano di livelli più elevati e realistici di finanziamento; chiede che:
 - gli Stati membri si impegnino a eliminare entro il 2020 le principali note strozzature presenti in ciascun modo di trasporto nello spazio europeo dei trasporti e, se del caso, a consentire di aggirarle più agevolmente ponendo un'infrastruttura intermodale all'inizio e alla fine del tratto in questione, a privilegiare i progetti transfrontalieri fra

tutti gli Stati membri, senza trascurare i collegamenti con i paesi vicini, e a presentare un piano di finanziamento approvato entro il 2015;

- la Commissione si impegni ad accrescere la stabilità del finanziamento dei progetti TEN-T, in coordinamento con la politica regionale;
 - la Commissione si impegni a sostenere modelli e strumenti alternativi di finanziamento, tra cui i project bond, e a prevedere, nelle proposte per l'internalizzazione dei costi esterni, che le entrate da essa derivanti siano utilizzate in maggior misura per il finanziamento dei progetti TEN-T;
 - al fine di garantire l'efficacia e la visibilità a lungo termine dell'intervento dell'UE nel quadro delle TEN-T, la fissazione delle priorità vada in stretta correlazione con le condizioni per l'utilizzazione dei fondi strutturali regionali e gli Stati membri siano essere obbligati a garantire il finanziamento di tali progetti al di là della scadenza dei programmi pluriennali dell'UE;
 - dopo il 2015 la priorità dei progetti sia mantenuta soltanto se gli Stati membri avranno preso decisioni di bilancio vincolanti che garantiscano la realizzazione dei progetti stessi e il cofinanziamento dell'UE sia basato sul principio "use it or lose it" ("usa o perdi");
 - EuroVelo, la rete europea di piste ciclabili a lunga percorrenza, sia inclusa nella rete TEN-T;
12. sottolinea che la creazione di adeguate infrastrutture di trasporto e di buoni livelli di accesso consentirà a tutte le regioni di diventare economicamente più forti e di attrarre in maggior misura gli investimenti diretti, aumentando così sul lungo periodo la loro competitività e la posizione concorrenziale dell'UE nel complesso e garantendo il corretto sviluppo del mercato interno e il raggiungimento dell'obiettivo della coesione territoriale;
13. ricorda che le reti di trasporto svolgono un ruolo di primo piano nell'ambito delle politiche di assetto territoriale; sottolinea la particolare importanza delle grandi infrastrutture di trasporto, quali le linee ferroviarie ad alta velocità, per la promozione dello sviluppo locale; ritiene che le macroregioni e le strategie per il loro sviluppo possano svolgere un ruolo più attivo nell'attuazione di una politica dei trasporti coordinata, efficace e sostenibile; ricorda l'importanza di elaborare, pianificare e attuare strategie congiunte in materia di infrastrutture di trasporto, nonché la necessità di diffondere le migliori prassi nel settore dei trasporti; sottolinea che i cittadini e le imprese dell'UE trarranno benefici diretti da uno spazio unico europeo dei trasporti inteso a ridurre il tempo e le risorse necessari per il trasporto di merci e passeggeri e a raggiungere una maggiore integrazione fra i mercati;
14. osserva che è necessario applicare pari norme di sicurezza adeguate al rischio e armonizzate a livello europeo a tutti i tipi di trasporto di passeggeri e merci e sollecita una proposta di finanziamento che soddisfi questo requisito; ritiene che il coordinamento internazionale debba costituire un requisito preliminare nel caso del trasporto marittimo e aereo e che le norme vigenti debbano essere riesaminate e, se del caso, rivedute entro il 2015 nonché progressivamente integrate negli accordi con i paesi terzi;

15. sottolinea l'importanza di una strategia coerente per realizzare la transizione alle energie alternative e rinnovabili per i trasporti e pone in rilievo il fatto che gli obiettivi fissati potrebbero essere raggiunti ricorrendo a un mix energetico e alle possibilità di risparmio energetico già esistenti; segnala che tale transizione richiede infrastrutture specifiche e incentivi corrispondenti e che gli obiettivi in materia di riduzione dovrebbero essere formulati in modo neutro sotto il profilo tecnologico;
16. chiede che sia presentata entro il 2015 una proposta in materia di mobilità urbana in base alla quale, nel rispetto del principio di sussidiarietà, il sostegno ai progetti sia subordinato alla presentazione, da parte delle autorità locali, di piani di mobilità sostenibili che prevedano catene logistiche efficienti per il trasporto di persone e merci nelle aree urbane ed edificate e che contribuiscano a ridurre i volumi di traffico, gli incidenti e l'inquinamento atmosferico e acustico, si attengano alle norme e agli obiettivi della politica europea in materia di trasporti, siano conformi alle esigenze delle città e delle regioni circostanti e non creino nuovi ostacoli per il mercato; suggerisce uno scambio di migliori prassi nel settore dell'innovazione e della ricerca di progetti sostenibili di mobilità urbana;
17. sottolinea che il comportamento degli utenti dei trasporti è determinante, e chiede la predisposizione di incentivi alla scelta di mezzi di trasporto e di mobilità sostenibili, fisicamente attivi, sicuri e salutari; invita la Commissione e gli Stati membri, compatibilmente con il principio di sussidiarietà, a presentare entro il 2013 proposte volte a elaborare iniziative che promuovano mezzi di trasporto pubblico rispettosi dell'ambiente e gli spostamenti a piedi e in bicicletta, soprattutto nei centri urbani, con l'obiettivo di raddoppiare il numero di utenti; considera perciò importante sviluppare infrastrutture sicure per i pedoni e i ciclisti, soprattutto nei centri urbani, migliorare l'interoperabilità fra i servizi di trasporto, promuovere l'introduzione di un singolo titolo di viaggio e di un sistema integrato di biglietteria elettronica (e-ticket) per il viaggio multimodale che preveda anche collegamenti fra le tratte a lungo raggio e il trasporto locale; ricorda che l'accessibilità, anche in termini di prezzo, dei trasporti è cruciale per la mobilità sociale, e che in sede di pianificazione della futura politica in materia di trasporti occorre prestare una maggiore attenzione alla conciliazione tra gli obiettivi di sostenibilità e le esigenze sociali;
18. ritiene che le norme di base relative ai diritti dei passeggeri debbano essere sancite in una Carta dei diritti del passeggero che valga per tutte le modalità di trasporto e si attende pertanto dalla Commissione che presenti, al più tardi all'inizio del 2012, una proposta corrispondente che tenga conto sia delle specificità di ciascun modo di trasporto che dell'esperienza acquisita e che contenga un capitolo relativo ai diritti dei passeggeri disabili; chiede, nel contempo, che tali diritti siano interpretati in maniera uniforme, siano applicati, attuati e fatti rispettare in modo coerente, sulla base di chiare definizioni e precisi orientamenti, e siano gestiti con trasparenza; sottolinea inoltre la necessità di una legislazione nel settore dei costi aggiuntivi in tutti i modi di trasporto;
19. sottolinea la necessità di una politica dei trasporti integrata a livello dell'intera catena di valore dei servizi di trasporto e logistici, per poter affrontare adeguatamente le sfide del settore dei trasporti e della mobilità, in particolare quelle che sorgono nelle zone urbane; chiede un maggiore coordinamento tra i responsabili politici delle istituzioni europee

nonché un dialogo e una consultazione permanenti con il settore logistico, i fornitori di servizi di trasporto e i relativi utenti, nell'ambito di un forum europeo sulla logistica e la mobilità;

20. chiede che sia data priorità alla promozione di sistemi logistici ecologici e a una migliore gestione della mobilità;
21. afferma che una multimodalità sostenibile per la logistica di passeggeri e merci richiede la creazione di punti e terminali di collegamento intermodali, una pianificazione e una logistica integrate nonché un'istruzione e una formazione professionale integrate;
22. sottolinea che l'UE deve rimanere all'avanguardia nell'innovazione tecnologica per poter promuovere l'efficienza, la sostenibilità e l'occupazione; chiede che siano destinati finanziamenti a favore di un programma di ricerca e sviluppo espressamente dedicato alla mobilità sostenibile e sicura, che preveda una strategia di attuazione specifica, un calendario e un controllo finanziario efficiente, al fine di:
 - mantenere il ruolo guida dell'UE come centro di produzione e ricerca per tutti i tipi di trasporto, ponendo l'accento in particolare sulla decarbonizzazione dei trasporti, la riduzione delle emissioni e del rumore, l'integrità e la sicurezza;
 - creare sistemi efficienti, intelligenti, interoperabili e collegati per sostenere SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, i servizi di informazione fluviale, SafeSeaNet, i sistemi per l'identificazione e il rintracciamento a lunga distanza (LRIT) e il sistema di trasporto intelligente (ITS);
 - trovare soluzioni pragmatiche mediante il coinvolgimento di un gruppo di esperti provenienti dall'economia, dalle scienze, dalla politica e dalla società;
 - portare avanti l'iniziativa "e-safety" per migliorare la sicurezza stradale e allestire le infrastrutture necessarie per introdurre il sistema per le chiamate d'emergenza "e-call", nel rispetto delle norme in materia di protezione dei dati;
23. reputa necessario ridurre gli ostacoli burocratici in tutte le forme di trasporto e chiede pertanto una maggiore semplificazione e armonizzazione dei documenti relativi al trasporto e alla logistica, in particolare per il trasporto di merci, e la presentazione entro il 2013 di una proposta di standardizzazione dei documenti di spedizione e dei documenti elettronici, anche nell'ottica di promuovere il trasporto multimodale delle merci;
24. sottolinea la necessità di migliorare e standardizzare i dispositivi di controllo, come i radar per il rilevamento della velocità (autovelox) e le unità di bordo ("on-board-unit"), nonché i sistemi di comunicazione e i relativi supporti, e chiede che sia presentata entro il 2013 una proposta per il reciproco riconoscimento e l'interoperabilità di tali dispositivi; sottolinea la necessità di migliorare il coordinamento e la cooperazione fra le autorità nazionali nei procedimenti giudiziari transfrontalieri e di garantire una maggiore convergenza nell'applicazione delle norme di sicurezza stradali;
25. sottolinea che le eventuali modifiche e la standardizzazione delle unità di carico, tenendo in considerazione le unità di carico utilizzate per il trasporto globale e le dimensioni dei

veicoli da trasporto, devono servire a ottimizzare il trasporto multimodale e ad apportare vantaggi dimostrabili in termini di risparmio di carburante, riduzione delle emissioni e maggiore sicurezza stradale;

26. suggerisce alla Commissione di autorizzare l'uso del sistema modulare europeo soltanto per determinate tratte, su richiesta di uno Stato membro, qualora le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza lo consentano;
27. sottolinea l'importanza delle varie agenzie europee dei trasporti e chiede di rinnovare gli sforzi per potenziare la loro dimensione europea;
28. invita gli Stati membri a sostenere e ad adoperarsi per stabilire condizioni di parità fra tutti i modi di trasporto in termini di tassazione dell'energia e di imposta sul valore aggiunto (IVA);
29. chiede, per quanto riguarda il trasporto su strada,
 - che si proceda entro il 2013 a un ulteriore riesame del quadro normativo che disciplina i periodi di guida e di riposo nel trasporto di passeggeri e di merci e la relativa applicazione, che venga armonizzata l'interpretazione dell'attuazione e dell'applicazione e che si tenga conto della posizione del Parlamento europeo in merito all'armonizzazione delle sanzioni nell'ambito del trasporto su strada; reputa parimenti necessario armonizzare, in tutta l'Unione europea, le restrizioni sul trasporto di merci;
 - che siano realizzati gli obiettivi già stabiliti e venga dato un nuovo impulso ai progetti prioritari delle reti transeuropee di trasporto;
 - un incremento del 40% entro il 2020, con riferimento ai valori del 2010, del numero di aree di parcheggio sicure per mezzi pesanti sulla rete stradale transeuropea e un miglioramento della loro qualità (norme igieniche);
 - che la Commissione sostenga le iniziative degli Stati membri volte a promuovere, mediante agevolazioni fiscali, la creazione di un parco veicoli sicuro ed ecologico;
 - che la Commissione elabori entro la fine del 2013 una relazione sullo stato del mercato del trasporto stradale dell'UE, contenente un'analisi della situazione del mercato in cui figurino una valutazione dell'efficacia dei controlli e dell'evoluzione delle condizioni di impiego nel settore, e in cui si esaminino se l'armonizzazione delle norme in materia, tra l'altro, di attuazione, di oneri relativi all'uso delle strade nonché di legislazione sociale e in materia di sicurezza abbia fatto registrare progressi tali da poter prendere in considerazione l'ulteriore apertura dei mercati nazionali del trasporto su strada, compresa l'eliminazione delle restrizioni sul cabotaggio;
 - un miglioramento della formazione iniziale e successiva delle persone impiegate nel settore dei trasporti, tra cui i prestatori di servizi ai passeggeri connessi al trasporto, e dell'accesso alle professioni in questione, al fine di migliorare le condizioni di lavoro e le retribuzioni e aumentare l'attrattiva del settore;
 - una metodologia UE standardizzata per calcolare l'impronta di carbonio dei trasporti e

delle operazioni logistiche, volta a evitare una proliferazione di approcci nazionali, e un sostegno alle iniziative del settore intese a promuovere il calcolo dell'impronta di carbonio, soprattutto per il trasporto di merci su strada;

30. chiede, per quanto riguarda il trasporto navale,

- che sia presentata entro il 2013 una proposta sulla "cintura blu" volta a semplificare le formalità previste per le navi operanti tra i porti dell'UE e a sviluppare il potenziale delle autostrade del mare, instaurando un vero mercato unico del trasporto marittimo interno all'UE, nel rispetto della legislazione vigente in materia di tutela ambientale e di conservazione del patrimonio naturale;
- iniziative volte a garantire che la riduzione delle emissioni di zolfo delle navi non si traduca in una transizione modale inversa;
- l'introduzione di una politica europea in materia di trasporto marittimo a corto e medio raggio, per sfruttare la capacità residua disponibile delle vie navigabili interne e realizzare gli obiettivi dell'UE di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti;
- di continuare a sostenere il programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne (Naiades), in linea con la legislazione vigente in materia di tutela ambientale e di conservazione del patrimonio naturale, e un programma successivo che garantisca la sua prosecuzione a partire dal 2014;
- una proposta che preveda entro il 2020 un aumento del 20%, con riferimento ai valori del 2010, del numero di collegamenti (piattaforme) multimodali per la navigazione interna, dei porti fluviali e del trasporto su rotaia e il corrispondente sostegno finanziario, nonché l'estensione oltre il 2013 del programma Marco Polo, al fine di sfruttare in modo efficiente le potenzialità della navigazione;
- di destinare, nel prossimo quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020, almeno il 15% dei finanziamenti stanziati per le TEN-T a progetti volti a migliorare i collegamenti sostenibili e multimodali tra porti marittimi, porti fluviali e piattaforme multimodali, prestando una particolare attenzione ai progetti di trasporto per vie navigabili;
- data la natura internazionale del trasporto marittimo, di pervenire entro il 2012 a un allineamento della formazione nel settore della navigazione secondo uno standard internazionale e segnatamente alla rapida approvazione della proposta della Commissione recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, al fine di integrare nel diritto dell'UE le modifiche del 2010 alla Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, e di presentare entro la fine del 2013 una proposta sul riconoscimento reciproco delle condizioni generali per la formazione dei lavoratori portuali nonché di elaborare una strategia per il reclutamento di nuove leve per le professioni marittime;

31. chiede, per quanto riguarda il trasporto aereo,

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

32. chiede, per quanto riguarda il trasporto ferroviario,

- che la Commissione tenga conto, in sede di formulazione delle proposte relative all'ulteriore apertura dei mercati, degli impegni assunti dagli Stati membri in materia di trasporto pubblico locale nonché del livello dei servizi già esistenti, al fine di migliorare l'attuale livello dei servizi garantendo nel contempo condizioni di concorrenza più eque ed evitando il dumping sociale;
- un maggiore impegno a favore dell'armonizzazione tecnica e dell'interoperabilità fra gli Stati membri, in particolare che siano armonizzate entro il 2015 le norme relative all'omologazione dei veicoli, affinché tale omologazione non possa richiedere più di due mesi in condizioni finanziarie all'insegna della trasparenza, e che entro il 2012 vengano adeguate di conseguenza le competenze dell'Agenzia ferroviaria europea e le risorse a sua disposizione;
- di dare un nuovo impulso, secondo modalità ben ponderate, alle infrastrutture ferroviarie, alla riduzione del rumore e al piano d'azione ERTMS nel periodo fino al 2020;
- che la Commissione presenti, entro e non oltre il 31 dicembre 2012, una proposta di direttiva che preveda disposizioni inerenti alla relazione tra la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto, nonché una proposta per l'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri che non infici la qualità dei servizi di trasporto ferroviario e tuteli gli obblighi di servizio pubblico;

- ai fini di una maggiore efficienza delle ferrovie, che le autorità nazionali di regolamentazione godano di indipendenza e competenze rafforzate e cooperino più strettamente in seno a una rete europea e che la Commissione presenti, entro il 2014, una proposta a ulteriore sostegno di questo obiettivo e per l'istituzione di un'autorità di regolamentazione europea;
 - che sia prestata maggiore attenzione alla formazione iniziale e successiva, basata su standard elevati, e alla promozione del riconoscimento transfrontaliero dei diplomi e delle qualifiche;
33. riconosce che l'industria ferroviaria europea subisce sempre più la concorrenza dei fornitori dei paesi terzi sul mercato dell'UE; è preoccupato per i notevoli ostacoli che precludono l'accesso dei fornitori dell'UE al mercato degli appalti pubblici in paesi non appartenenti all'Unione europea;
 34. chiede alla Commissione di identificare, quantificare e valutare, negli studi sull'impatto delle proposte legislative, la possibilità di creare "posti di lavoro ecologici" e le misure per la loro promozione;
 35. invita la Commissione e agli Stati membri a presentare una strategia congiunta per l'informazione, la comunicazione e la consultazione di tutti gli attori coinvolti (compresi, in particolare, i cittadini interessati) sulle necessità, la pianificazione, lo sviluppo e il finanziamento delle infrastrutture necessarie per la crescita, la mobilità, lo sviluppo e l'occupazione, in linea con gli impegni assunti nel quadro della strategia Europa 2020;
 36. reputa fondamentale che gli enti locali e regionali, viste le loro significative competenze nell'ambito della politica dei trasporti, possano partecipare secondo modalità basate sulla governance multilivello;
 37. invita la Commissione a procedere a una valutazione a cadenza annuale degli obiettivi del Libro bianco, dei progressi realizzati e dei risultati ottenuti e di riferire ogni 5 anni al Parlamento in merito all'attuazione del Libro bianco;
 38. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

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.

15.11.2011

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

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su una tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile
(2011/2096(INI))

Relatore per parere: Bogusław Sonik

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. plaude alla tabella di marcia della Commissione per passare a un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050, compreso l'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra per il settore entro il 2050;
2. ricorda che una rete di trasporto sostenibile ed ecologica costituisce il sistema nervoso dell'economia europea, che dovrebbe realizzare le iniziative necessarie e ricevere gli opportuni incentivi legislativi e/o finanziari per permettere il passaggio a sistemi di propulsione a combustibili non fossili;
3. chiede l'introduzione di un obiettivo vincolante di riduzione dei gas a effetto serra per il settore dei trasporti entro il 2050;
4. chiede alla Commissione di riferire in merito alle azioni economicamente convenienti per ridurre le emissioni di particolato carbonioso derivanti dai trasporti e di avanzare proposte aventi rapidi effetti di mitigazione del clima e vantaggi aggiuntivi per la salute;
5. è consapevole che le emissioni di CO₂, CO, NO_x, COV e SO₄ e le particelle derivanti dall'usura dei freni e dei pneumatici incidono notevolmente sulla qualità dell'aria, in primo luogo nelle aree urbane, e dunque sulla salute umana, causando malattie polmonari

e diverse forme di tumore;

6. ritiene che, per effetto della dipendenza dei trasporti dal petrolio, le energie alternative e rinnovabili stiano acquistando maggiore importanza, ma che occorranzi investimenti di gran lunga maggiori nelle infrastrutture adeguate; sottolinea tuttavia che gli agrocarburanti possono svolgere un ruolo nei trasporti sostenibili solo se il settore diventerà molto più efficiente e ridurrà il fabbisogno complessivo di carburante e che i criteri di sostenibilità devono includere la contabilizzazione dei gas a effetto serra prodotti dal cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni dovuto al dislocamento; osserva tuttavia che già oggi è possibile risparmiare energia e carburante attraverso un metodo di guida ecologico e che dovranno inoltre essere sviluppate tecniche per il risparmio di carburante, da promuovere anche in altri modi di trasporto, ad esempio l'avvicinamento in discesa continua per gli aeromobili;
7. rileva che nel passato recente i miglioramenti in materia di emissioni derivanti da mezzi di trasporto alimentati a combustibili fossili sono sempre stati annullati da una maggiore domanda, provocando congestione e inquinamento atmosferico che superano ancora i limiti legali; insiste pertanto sulla necessità di passare a una tecnologia diversa o alla migliore tecnologia possibile in materia di combustibili fossili e sostiene di conseguenza la ricerca svolta con o senza il sostegno finanziario dell'UE con l'obiettivo di accelerare l'introduzione di ecoinnovazioni e nuove tecnologie nel settore dei trasporti;
8. sottolinea che le sovvenzioni per rendere più ecologico il settore dei trasporti urbani andrebbero a beneficio dell'occupazione, se investite nei trasporti pubblici;
9. insiste sul fatto che, qualora tali incentivi non funzionino in base alle leggi di mercato, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero avere il coraggio di intervenire e garantire l'applicazione del principio "chi inquina paga";
10. prende atto che diverse regioni nell'Unione europea, con un fabbisogno non soddisfatto in materia di trasporti, devono ancora recuperare il loro ritardo ed evidenzieranno una forte crescita nel settore dei trasporti quando le infrastrutture saranno completate e l'economia riprenderà a crescere; ritiene pertanto che sia anche importante concentrare le azioni future sull'eliminazione delle disparità esistenti tra determinate regioni/paesi europei in termini di sviluppo delle infrastrutture, affrontare la questione nel quadro delle valutazioni dell'impatto sociale e applicare a tal fine la politica regionale dell'Unione; chiede alla Commissione di mobilitare strumenti di finanziamento dell'UE nell'ambito di una strategia di finanziamento organica che abbinii i finanziamenti dell'Unione e i finanziamenti nazionali pubblici e privati;
11. sottolinea l'importanza di una migliore cooperazione tra i vari operatori di trasporto per garantire una maggiore interoperabilità e pertanto migliori condizioni e collegamenti per i viaggiatori, in particolare tra le aree rurali e urbane;
12. ricorda che, in particolare negli Stati membri geograficamente ampi, le distanze possono essere molto lunghe e la popolazione scarsa; chiede alla Commissione di tener presente, nel sistema di trasporto europeo, le esigenze di trasporto delle regioni periferiche e scarsamente popolate;

13. raccomanda che siano prese in considerazione misure appropriate finalizzate alla realizzazione di trasporti sostenibili, conformemente alla strategia per l'internalizzazione dei costi esterni;
14. approva la proposta di passare alla piena applicazione dei principi "l'utente paga" e "chi inquina paga", nonché l'impegno di eliminare le distorsioni, comprese le sovvenzioni dannose, di generare entrate e garantire i finanziamenti, anche per i futuri investimenti nel settore dei trasporti, e chiede che le misure per raggiungere tali obiettivi siano attuate entro il 2020;
15. riconosce che la completa internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto, conformemente al principio "chi inquina paga", è una misura strategica essenziale per favorire il passaggio verso un minore ricorso al carbonio nel settore dei trasporti;
16. rileva che l'internalizzazione dei costi è necessaria per promuovere la concorrenza nel settore dei trasporti, la quale non deve essere ostacolata da sovvenzioni dannose per l'ambiente;
17. sottolinea che tutti i modi di trasporto devono internalizzare i propri costi esterni di adattamento;
18. sottolinea la necessità di una politica dei trasporti integrata che assicuri che l'intera catena di valore del trasporto e della logistica affronti adeguatamente le sfide in materia di trasporti e mobilità, in particolare quelle legate alle zone urbane; chiede un maggiore coordinamento tra i responsabili politici delle istituzioni europee, nonché un dialogo e una consultazione permanenti con il settore logistico, i fornitori di servizi di trasporto e i relativi utenti, nell'ambito di un forum europeo sulla logistica e la mobilità;
19. chiede alla Commissione di aiutare gli Stati membri a calcolare in maniera precisa e dettagliata i costi economici, ambientali e sanitari associati a tale strategia, in modo da agevolare nel miglior modo possibile l'internalizzazione dei costi esterni;
20. 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 lo sviluppo di iniziative che favoriscano un cambiamento di comportamento, soprattutto tra i giovani, e 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 i viaggi multimodali, praticando una politica dei prezzi che funzioni da incentivo; invita la Commissione a presentare una strategia per promuovere l'utilizzo della bicicletta e gli spostamenti a piedi sicuri nel contesto urbano;
21. raccomanda alla Commissione di continuare a sostenere e, se del caso, ad avviare con gli Stati membri campagne di sensibilizzazione in materia di trasporti alternativi ecologici, meglio noti come "viaggio attivo", vale a dire gli spostamenti a piedi e in bicicletta, in particolare nelle aree urbane sensibili dove la qualità dell'aria e il rumore costituiscono una minaccia per la salute umana; raccomanda pertanto alla Commissione di elaborare un piano generale sugli spostamenti a piedi e in bicicletta; propone che i datori di lavoro incentivino, in cooperazione con le autorità locali, il ricorso dei loro dipendenti a

- modalità di trasporto pendolare più efficienti sotto il profilo delle risorse; chiede alla Commissione e agli Stati membri di elaborare piani di mobilità urbana per tutte le città dell'UE, con misure specifiche volte a promuovere l'intermodalità e a facilitare e incoraggiare l'uso di biciclette e altri mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente;
22. chiede alla Commissione e agli Stati membri di presentare una strategia congiunta per l'informazione, la comunicazione e la consultazione di tutti gli attori coinvolti (inclusi, in particolare, i cittadini interessati) sulle necessità, la pianificazione, lo sviluppo e il finanziamento delle infrastrutture necessarie per la crescita, la mobilità, lo sviluppo e l'occupazione, in linea con gli impegni della strategia Europa 2020;
 23. chiede alla Commissione di affrontare i monopoli locali nei trasporti che si sono sviluppati negli Stati membri e che provocano discontinuità e distorsioni; rileva pertanto la necessità di una politica antimonopolio specifica per il settore dei trasporti;
 24. sottolinea che, rispetto ai trasporti stradali, i trasporti su rotaia sono molto meno inquinanti, hanno consumi energetici di gran lunga più bassi, un impatto sull'ambiente notevolmente inferiore, sono più sicuri per gli utenti ed economicamente competitivi; invita la Commissione a sostenere, promuovere e fornire sostegno finanziario alle reti di trasporto europee, in particolare per favorire lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie negli Stati membri in cui i trasporti ferroviari sono messi in secondo piano rispetto ai trasporti su strada;
 25. osserva che è necessario che l'Unione europea fornisca il necessario sostegno finanziario allo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto ferroviario di merci e passeggeri;
 26. chiede che sia data priorità alla promozione di sistemi logistici ecologici e a una migliore gestione della mobilità;
 27. sottolinea l'ampia gamma di potenziali vantaggi derivanti dal ricorso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione nella gestione delle reti di trasporto, ad esempio la riduzione del numero di spostamenti necessari per la consegna delle merci mediante un uso più efficiente delle reti di distribuzione e il miglioramento dei flussi di traffico, in modo da ridurre l'inquinamento atmosferico, il consumo di carburante e i tempi di percorrenza;
 28. rileva che il Cielo unico europeo e il programma SESAR mostrano come il consumo di carburante possa essere ridotto all'incirca del 10%, in aggiunta all'introduzione di aeromobili nuovi, efficienti in termini di consumo di carburante e relativamente silenziosi;
 29. sottolinea che le ferrovie e, in particolare, le linee ad alta velocità possono offrire un importante contributo alla realizzazione di un sistema di trasporto competitivo ed efficiente sotto il profilo delle risorse in grado collegare rapidamente le regioni europee;
 30. è consapevole che una conversione massiccia alle nuove tecnologie nel settore dei trasporti necessita di tempo e che le azioni relative a questo processo devono tenere conto delle diverse situazioni esistenti nei singoli Stati membri, ma incoraggia al tempo stesso l'ecoinnovazione e chiede il ricorso a carburanti più facilmente rinnovabili che riducano le

emissioni di CO₂, investimenti nella co-modalità e l'estensione del concetto di internalizzazione dei costi esterni a tutti i modi di trasporto; osserva che al momento l'uso razionale dei combustibili fossili costituisce ancora la via più semplice per ridurre le emissioni dovute ai trasporti;

31. osserva che il successo degli obiettivi fissati in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ dipende dagli sviluppi tecnologici e che occorre pertanto investire nella ricerca e lo sviluppo per colmare il divario esistente tra gli obiettivi economicamente convenienti e gli investimenti nelle nuove tecnologie che renderebbero possibile il raggiungimento di tali obiettivi;
32. afferma che l'UE deve sostenere la ricerca e promuovere la leadership tecnologica europea per quanto riguarda le tecnologie necessarie allo sviluppo di mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente e sostenibili, quali i veicoli alimentati dall'elettricità prodotta da fonti rinnovabili o i veicoli a idrogeno;
33. chiede alla Commissione di esplicitare sforzi supplementari nel coordinare le azioni e iniziative finora frammentarie intraprese dalle autorità locali in materia di mobilità urbana e favorire lo scambio di politiche tra le città;
34. sottolinea che l'UE dovrebbe mantenere la sua leadership consolidando il proprio ruolo di centro di produzione e ricerca per tutte le forme di trasporto, le cui priorità sono la riduzione delle emissioni del settore, il miglioramento della catena logistica, la sicurezza e il miglioramento della gestione del traffico;
35. insiste sulla corretta attuazione e il rispetto della legislazione in tutti i modi di trasporto, incluse le norme sull'orario di lavoro, a beneficio della sicurezza e della salute dei lavoratori del settore dei trasporti.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	26.10.2011
Esito della votazione finale	+: 59 -: 0 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	János Áder, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis, Andrea Zannoni
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Matthias Groote, Romana Jordan Cizelj, Philippe Juvin, Riikka Manner, Jiří Maštálka, Michail Tremopoulos
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Peter Šťastný

7.10.2011

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

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile
(2011/2096(INI))

Relatore per parere: Krišjānis Kariņš

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. riconosce che l'UE deve progredire verso un settore dei trasporti più sostenibile, efficace e competitivo, che contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni, all'abbassamento della dipendenza energetica e dalle importazioni energetiche, in particolare da regimi instabili e non democratici, nonché alla piena integrazione delle regioni dell'UE per essere competitivi nell'economia mondiale;
2. sottolinea che il settore dei trasporti rappresenta oltre un quarto del totale delle emissioni di CO₂ nell'UE; sottolinea le numerose iniziative adottate dall'Unione europea per ridurre le emissioni dei trasporti e promuovere la competitività e l'efficienza del settore dei trasporti europeo, quali l'Eurobollo, la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti, l'efficienza dei consumi di carburante per i veicoli e l'etichettatura in materia di pneumatici; sottolinea che le emissioni del settore dei trasporti sono tuttora in crescita e che vanno intensificati gli impegni assunti dal settore, anche concentrandosi sulle carenze infrastrutturali nell'ottica di migliorare l'efficienza energetica e ricorrere a tecnologie verdi;
3. è consapevole del contributo primario dato dal settore dei trasporti alla politica industriale, alla competitività e alla bilancia commerciale dell'UE; osserva che nel 2009 le esportazioni di macchinari e attrezzature nel settore dei trasporti hanno totalizzato 454,7 miliardi di euro, pari al 41,5% di tutte le esportazioni nei paesi terzi; osserva inoltre che

nel 2009 l'UE ha registrato le maggiori eccedenze di bilancia commerciale nel comparto macchinari e attrezzature del settore dei trasporti (112,6 miliardi di euro) e nei servizi di trasporto (21,5 miliardi di euro);

4. sottolinea che il risparmio energetico, tra cui i requisiti tecnici per l'efficienza nel consumo di carburante e le politiche per ridurre le emissioni nel settore dei trasporti possono stimolare la competitività e l'innovazione dell'UE e nel contempo indurre notevoli risparmi senza limitare la mobilità; ritiene che ogni nuovo obiettivo debba essere basato su un'ampia intesa tra tutte le parti interessate e vada realizzato applicando i progressi tecnici conseguiti; ritiene possibile conseguire un uso efficiente delle risorse nel settore dei trasporti solo attraverso una strategia politica equilibrata e integrata che offra incentivi adeguati agli attori economici;
5. sottolinea l'elevato potenziale dell'efficienza energetica e delle fonti di energia rinnovabili per il settore dei trasporti; evidenzia che gli obiettivi energetici e climatici per il settore dei trasporti possono essere raggiunti applicando un mix di diverse fonti energetiche e sfruttando le opzioni di risparmio energetico esistenti;
6. osserva che molte innovazioni nella tecnologia del consumo efficiente di carburante sono già pienamente disponibili sul mercato;
7. sottolinea l'importanza di promuovere la mobilità elettrica, collegata all'introduzione di maggiori fonti energetiche rinnovabili nel settore dell'elettricità, onde conseguire gli obiettivi di Europa 2020, segnatamente posti di lavoro e crescita verdi nonché la riduzione dell'inquinamento atmosferico; osserva che l'elettrificazione dei trasporti sarà dapprima concentrata sul trasporto di passeggeri; sottolinea la necessità di adottare e applicare adeguati interventi regolamentari e sollecita la Commissione e gli Stati membri ad adottare senza indugio requisiti tecnici comuni compatibili e a realizzare infrastrutture di ricarica in tutta l'UE; ritiene che la discussione sulla mobilità elettrica vada inserita in un contesto equilibrato, onde comprendere le possibilità offerte dal mercato delle biciclette elettriche e l'esperienza consolidata nel trasporto di massa con tram e treni elettrici;
8. sottolinea il grande potenziale delle TIC e dei sistemi e servizi di trasporto intelligenti ai fini della riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti, sia passeggeri che merci – soprattutto in relazione a un futuro sistema energetico nel quale il trasporto elettrificato svolge un ruolo cruciale; giudica necessario aumentare gli obblighi del settore dei trasporti in termini di tecnologia e promuovere un'organizzazione più efficiente dei servizi di trasporto; mette in evidenza la necessità di promuovere soluzioni innovative come la pianificazione ottimizzata degli itinerari, l'intermodalità o la comunicazione tra veicoli e infrastrutture; ricorda che il ricorso alle TIC e specialmente alla videoconferenza può contribuire a ridurre il bisogno di spostamenti, sia privati che di lavoro;
9. evidenzia che servono soluzioni di trasporto intermodale e che nessuna singola forma di trasporto può coprire tutte le esigenze, mentre risulta chiaramente necessaria una più accorta combinazione di trasporti stradali, ferroviari, aerei e marittimi;
10. ritiene che l'utilizzo delle TIC nel settore dei trasporti su strada e le relative interfacce con altri modi di trasporto daranno un contributo significativo al miglioramento delle prestazioni ambientali, all'efficienza, alla sicurezza dei trasporti su strada, alla sicurezza

pubblica e alla mobilità di passeggeri e merci, assicurando al contempo il funzionamento corretto del mercato interno, una maggiore competitività e l'aumento dell'occupazione; sottolinea l'assoluta necessità di adattare la politica di standardizzazione delle TIC, la quale contribuirà ad accelerare il lavoro sui requisiti tecnici per i veicoli elettrici e per reti e contatori intelligenti; tali elementi dovrebbero essere attuati nell'ambito delle seguenti azioni e settori prioritari: disponibilità a livello UE di servizi informativi relativi a opzioni di trasporto multimodali;

11. ribadisce la sua posizione circa la necessità di una più ampia diffusione di autotreni stradali modulari, in quanto essi rappresentano una soluzione sostenibile intesa a contribuire a un più elevato livello di efficienza energetica nel settore dei trasporti su strada; riconosce inoltre che la divergenza delle normative che incontrano gli autotreni stradali modulari nei viaggi transfrontalieri pregiudica un maggiore ricorso a questa modalità di trasporto su strada; invita la Commissione ad esaminare quali differenze normative potrebbero essere facilmente colmate e in che modo sia possibile intensificare i trasporti transfrontalieri effettuati con autotreni stradali modulari;
12. sottolinea che la ricerca europea può fornire nuove soluzioni per ridurre le emissioni di CO₂ e migliorare l'efficienza dei trasporti e plaude all'approccio strategico della Commissione a tale riguardo; sottolinea la necessità di un sottoprogramma dedicato alla mobilità che abbia l'obiettivo di aumentare l'efficienza dei trasporti, ad esempio attraverso la promozione di sistemi intelligenti e interoperabili di organizzazione del traffico per tutti i modi di trasporto che integrano sistemi quali Galileo, SESAR, ERTMS; rileva che le tecnologie di punta quali i sistemi di identificazione a radio frequenza (RFID) o il sistema EGNOS/GALILEO possono essere utilizzati per attuare le applicazioni STI; chiede la certificazione EGNOS, dato che ciò rappresenta un elemento chiave delle condizioni d'uso; ritiene infine necessari metodi più efficaci per commercializzare i risultati della ricerca, nonché ulteriori ricerche sull'integrazione di volumi sempre crescenti di energie rinnovabili abbinate a un sistema energetico più intelligente, nel quale il trasporto elettrificato rappresenti una parte fondamentale della soluzione;
13. invita la Commissione a promuovere lo sviluppo e l'utilizzo di dispositivi innovativi per migliorare l'efficienza energetica (ad esempio i deflettori per i camion e altre soluzioni per migliorare l'aerodinamica o il funzionamento) per tutti i mezzi di trasporto in modo efficiente dal punto di vista dei costi;
14. ribadisce che la diversificazione dei carburanti e il rafforzamento della sicurezza energetica rappresentano due grandi sfide per il settore dei trasporti UE, cui l'elettricità prodotta a livello nazionale, tramite diversi vettori energetici, può contribuire in maniera significativa;
15. sottolinea che l'Unione europea dovrebbe mantenere la sua solida posizione sul mercato mondiale nel settore dei prodotti per il trasporto e la mobilità sostenibili, quali i sistemi di segnalazione ferroviaria e di infrastrutture, e software di gestione della mobilità. insiste pertanto sulla necessità di intensificare gli sforzi nella ricerca e sviluppo in materia di trasporti sostenibili di superficie;
16. chiede che i biocarburanti effettivamente sostenibili, in particolare i biocarburanti di seconda generazione, assumano maggiore rilevanza nella gamma energetica nell'UE,

anche alla luce dell'utilizzazione indiretta dei terreni; sottolinea il vantaggio economico per l'industria dell'UE generato dal passaggio alla produzione di biocarburanti di seconda generazione; osserva tuttavia che un eventuale aumento della percentuale di biocarburanti deve essere preparato, ove possibile armonizzato in tutta l'UE, comunicato ed eseguito in modo opportuno, che tutte le parti interessate devono essere pronte a fornire la gamma di carburanti richiesta al momento dell'introduzione e che le autorità pubbliche devono spiegare le conseguenze di eventuali cambiamenti nella gamma di carburanti.

17. ritiene che la diversificazione delle fonti energetiche sia necessaria per la sicurezza degli approvvigionamenti e, a tale proposito, è del parere che qualsiasi nuovo incentivo fiscale vada valutato nell'ottica di una gamma di carburanti sostenibili e competitivi nel settore dei trasporti;
18. sottolinea che ridurre gli oneri amministrativi è essenziale al fine di raggiungere la piena interoperabilità del settore ferroviario europeo e segnatamente che l'autorizzazione del materiale rotabile ferroviario dovrebbe essere resa più efficiente e uniforme in tutta Europa;
19. sottolinea che le auto elettriche hanno un potenziale enorme come mezzo di trasporto, specialmente nelle aree urbane; chiede alla Commissione e agli Stati membri di avanzare nell'elaborazione di norme comuni a livello europeo per la ricarica e sottolinea che lo sviluppo di reti intelligenti è cruciale per il successo delle auto elettriche
20. riconosce che l'industria ferroviaria europea subisce sempre più la concorrenza sul mercato europeo da parte di fornitori stranieri; è preoccupato a causa delle significative barriere che ostacolano l'ingresso dei fornitori europei nel mercato degli appalti pubblici in paesi non facenti parte dell'Unione europea;
21. evidenzia il ruolo dei veicoli elettrici per lo sviluppo di trasporti efficienti sul piano energetico e raccomanda agli Stati membri di attuare la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e efficienti sul piano energetico nei trasporti su strada;
22. evidenzia la necessità di creare a livello europeo maggiori presupposti e incentivi per una "riduzione delle emissioni di ossidi di carbonio" nel settore dei trasporti.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	6.10.2011
Esito della votazione finale	+: 42 -: 0 0: 4
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Ioan Enciu, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan Cizelj, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Michael Theurer, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Antonio Cancian, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Catherine Trautmann
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Werner Schulz

20.10.2011

PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile
(2011/2096(INI))

Relatore per parere: Wojciech Michał Olejniczak

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. osserva che in quanto a infrastrutture di trasporto e accessibilità geografica, tra le zone orientali e occidentali dell'Unione europea, tra le regioni settentrionali e meridionali e tra le regioni centrali, periferiche e ultraperiferiche vi sono notevoli disparità; ritiene che il sistema di trasporto dell'UE, in linea con il principio di continuità territoriale, debba sostenere uno sviluppo regionale equilibrato e la coesione territoriale nonché rispettare gli obiettivi di sviluppo sostenibile, al fine di giungere alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti; sottolinea le esigenze specifiche delle zone insulari, montane e ultraperiferiche in termini di accessibilità e collegamenti efficienti con il continente, di miglioramento della loro posizione concorrenziale e di sviluppo del potenziale degli aeroporti regionali e dei collegamenti marittimi intra ed extraeuropei; pone l'accento sull'applicazione del principio del "trasporto equivalente" nonché sulle specificità delle regioni montane e ultraperiferiche;
2. ricorda il ruolo essenziale della politica regionale negli interventi di adattamento necessari allo sviluppo equilibrato dei trasporti in Europa; invita l'UE e gli Stati membri ad assicurare nella loro programmazione di bilancio finanziamenti sufficienti e sufficienti capacità di pianificazione e attuazione dei progetti, senza tuttavia che ciò vada a discapito degli obiettivi e delle risorse della politica di coesione; insiste sul fatto che l'aumento dei cofinanziamenti dell'Unione europea a favore di progetti per le infrastrutture di trasporto nelle regioni di convergenza può contribuire a migliorare l'assorbimento degli aiuti

europei; ricorda la raccomandazione della Commissione di usare i fondi della politica di coesione in modo più efficiente e di attribuire priorità ai progetti di trasporto che aumentano la sostenibilità e sono parte delle strategie integrate di trasporto esistenti; invita gli Stati membri a considerare che una rete di trasporti efficienti in Europa richiede un notevole impegno finanziario e che a tale scopo occorre avere a disposizione fonti di finanziamento diversificate, sia pubbliche che private;

3. segnala che i servizi di trasporto urbano sono soggetti al principio di sussidiarietà; sottolinea tuttavia che una cooperazione, un coordinamento e un finanziamento europei permetterebbero alle autorità locali di far fronte alle sfide cui si trovano dinanzi nel tentativo di realizzare l'obiettivo di una crescita inclusiva e di una migliore coesione sociale; osserva che le aree urbane risentono maggiormente della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico e acustico; a tal proposito, ritiene che le autorità locali possano dare un notevole contributo nella lotta ai cambiamenti climatici attraverso sistemi intelligenti di trasporto pubblico locale e una politica micro-urbanistica sostenibile, comprese le piste ciclabili; chiede, per far fronte in modo efficace a tutte queste sfide, la gestione integrata dei trasporti urbani, extra-urbani e rurali;
4. ricorda che le reti di trasporto svolgono un ruolo di primo piano nell'ambito delle politiche di assetto territoriale; sottolinea la particolare importanza delle grandi infrastrutture di trasporto, quali le linee ferroviarie ad alta velocità, per la promozione dello sviluppo locale; ritiene che le macroregioni e le strategie per il loro sviluppo possano svolgere un ruolo più attivo nell'attuazione di una politica dei trasporti coerente, efficace e sostenibile; ricorda l'importanza di elaborare, pianificare e attuare strategie congiunte in materia di infrastrutture di trasporto, nonché la necessità di diffondere le migliori prassi nel settore dei trasporti; sottolinea che i cittadini e le imprese dell'UE trarranno benefici diretti da uno spazio unico europeo dei trasporti inteso a ridurre il tempo e le risorse necessari per il trasporto di merci e passeggeri e a raggiungere una maggiore integrazione fra i mercati;
5. ricorda quanto sia importante elaborare, pianificare e attuare su scala transfrontaliera strategie congiunte in materia di infrastrutture di trasporto; sottolinea l'importanza della cooperazione territoriale europea per concretizzare queste strategie coordinate e l'urgenza di taluni investimenti transfrontalieri;
6. invita la Commissione e gli Stati membri a coinvolgere le autorità locali e regionali nell'attuazione del Libro bianco;
7. sottolinea che la creazione di adeguate infrastrutture di trasporto e di accesso consentirà a tutte le regioni di diventare economicamente più forti e di attirare più investimenti diretti, aumentando sul lungo periodo la loro competitività e la posizione concorrenziale dell'UE nel complesso, garantendo il solido sviluppo del mercato interno e raggiungendo l'obiettivo della coesione territoriale;
8. sottolinea la fondamentale importanza del trasporto marittimo a corto raggio e delle idrovie interne, che collegano tra loro i mari e le regioni europee ma il cui potenziale non è stato ancora sfruttato appieno, considerandole aree rilevanti per l'ulteriore sviluppo del mercato interno e il raggiungimento degli obiettivi della politica di coesione; ritiene sia importante predisporre piani alternativi per il trasporto interregionale di merci e persone in caso di calamità naturali.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	6.10.2011
Esito della votazione finale	+ : 40 - : 2 0 : 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Victor Boștinaru, Philip Bradbourn, Zuzana Brzobohatá, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Juozas Imbrasas, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Joachim Zeller
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Jens Geier, Lena Kolarska-Bobińska, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan, Sabine Verheyen

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	22.11.2011
Esito della votazione finale	+: 34 -: 5 0: 2
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Jan Mulder