

**Mobilità sostenibile**

**Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 luglio 2007 su "Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente" (2006/2227(INI))**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo dal titolo "Mantenere l'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per il nostro continente – Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea" (COM(2006)0314),
  - vista la sintesi della Presidenza finlandese sull'esame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea, che riflette la discussione in seno al Consiglio "Trasporti" del 12 ottobre 2006 (documento del Consiglio 13847/06 - TRANS 257),
  - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A6-0190/2007),
- A. considerando che la summenzionata comunicazione della Commissione è il risultato di approfondite consultazioni che hanno visto coinvolte le parti interessate, si basa su un approccio aggiornato ed è conforme agli obiettivi di Lisbona, nonché si iscrive nel quadro dello sviluppo sostenibile dell'Europa,
- B. riconoscendo i risultati raggiunti in taluni ambiti della politica europea dei trasporti e sottolineando l'importanza di continuare a impegnarsi per quanto riguarda fra l'altro gli ambiti seguenti:
- realizzare il mercato interno dei servizi di trasporto attraverso l'interconnessione delle reti infrastrutturali, perseguendo politiche volte a promuovere l'interoperabilità, garantendo l'accessibilità di questo mercato per assicurare la necessaria permeabilità transfrontaliera e applicando misure specifiche per ovviare agli svantaggi delle regioni ultraperiferiche e dei paesi situati lungo le frontiere esterne dell'Unione;
  - garantire maggiore coesione tra i cittadini mediante la politica dei trasporti e altri strumenti;
  - applicare misure intese a ridurre gli effetti negativi sull'ambiente del settore dei trasporti;
  - sottoporre a costante revisione e sviluppare ulteriormente la sicurezza di tutti i modi di trasporto (aviazione, navigazione marittima e interna, trasporti per ferrovia e su strada), tenendo conto dell'importanza economica di tale aspetto;
  - migliorare la qualità del servizio e tutelare gli utenti di tutti i modi di trasporto per rispettare l'obiettivo della creazione del mercato interno,
  - assicurare i diritti fondamentali dei passeggeri, non da ultimo garantendo un servizio universale in cooperazione con gli Stati membri;
  - applicare effettivamente le norme sulle condizioni di lavoro;

- C. sottolineando che la politica europea dei trasporti deve affrontare le seguenti nuove sfide:
- la domanda di trasporto cresce a un ritmo più rapido del previsto ed è aumentata più del PIL;
  - per essere competitiva, l'economia europea ha più che mai bisogno di un sistema di trasporti efficiente, funzionante e sostenibile, dove il trasporto deve essere visto come parte della crescita e della competitività europea;
  - gli ultimi allargamenti hanno determinato nuove sfide, in particolare quanto a densità, capacità, qualità e altri parametri dell'infrastruttura del trasporto, per quanto riguarda l'integrazione fra l'UE dei 15 e i nuovi Stati membri;
  - l'impatto negativo dei gas serra in termini di cambiamento climatico è aumentato, non da ultimo a causa del contributo del settore dei trasporti;
  - i prezzi dell'energia, in particolare quelli dei combustibili fossili utilizzati per i trasporti, continuano a salire;
  - il potenziale di innovazione e delle nuove tecnologie è cresciuto significativamente;
  - sono emersi nuovi ambiti d'intervento anche a causa della globalizzazione;
  - la sicurezza e la protezione delle infrastrutture di trasporto dal terrorismo diviene sempre più importante;
  - nel settore dei trasporti sono aumentati i problemi legati alla criminalità e al furto organizzato di veicoli commerciali e del relativo carico;
  - le città metropolitane incontrano difficoltà sempre maggiori in termini di fluidificazione del traffico di merci e persone;
- D. considerando che l'industria dei trasporti incide per circa il 7% sul PIL europeo e che gli introiti del settore crescono di continuo; sottolineando che trasporti efficienti non contribuiscono solo alla crescita economica, ma sono anche di vitale importanza per investire nelle tecnologie disponibili che sono commercialmente possibili ed economicamente sostenibili; considerando che la congestione dei trasporti è aumentata e costa all'Unione europea circa l'1% del PIL; considerando altresì che l'industria dei trasporti assorbe circa il 5% degli occupati, il che significa che oltre 10 milioni di persone lavorano in settori collegati ai trasporti; considerando che, alla luce di tutto ciò, la revisione a medio termine offre al Parlamento l'occasione per esprimere gli obiettivi della politica europea dei trasporti in modo più esplicito e meno ambiguo, onde pervenire a una mobilità sostenibile,
1. sottolinea l'importanza di una cooperazione rafforzata a livello europeo, nazionale, regionale e locale, che deve includere l'efficace esecuzione delle norme comuni e sistemi più efficienti di applicazione; sottolinea inoltre la necessità di un'interconnessione pragmatica e cooperativa dei trasporti con altri settori quali l'energia, l'ambiente e l'innovazione; propone di integrare pienamente la politica dei trasporti nella Strategia di Lisbona e di tenerne conto in sede di valutazione così come nelle raccomandazioni che ogni anno gli Stati membri presentano nei loro piani nazionali, per misurare e raffrontare i progressi fatti;
  2. sottolinea la necessità di un'interconnessione pragmatica e basata sulla cooperazione, nel settore dei trasporti così come in altri ambiti della politica nazionale e comunitaria, quali l'energia, l'ambiente e l'innovazione; sottolinea che tali politiche devono tener conto anche delle esigenze della protezione dell'ambiente, segnatamente, e a titolo prioritario, riducendo

del 20% le emissioni di CO<sub>2</sub> provenienti dal settore dei trasporti entro il 2020; ritiene che solo un approccio integrato potrebbe dare risultati positivi, riducendo il numero delle vittime e le emissioni e migliorando la sicurezza e l'ambiente, come previsto ad esempio dal gruppo di alto livello CARS 21; richiama l'attenzione sull'importanza di fornire informazioni mirate ai cittadini in quanto utenti del trasporto, incoraggiandoli ad assumere un comportamento più responsabile;

3. concorda pienamente sul fatto che la legislazione comunitaria – in linea con il principio "Legiferare meglio" e il principio di sussidiarietà – dovrebbe concentrarsi su nuovi ambiti, come il trasporto urbano, in cui essa è necessaria, e che dovrebbero essere prese misure strategiche a livello dell'Unione soltanto quando apportano un chiaro valore aggiunto e si sostituiscono al ginepraio burocratico rappresentato da 27 legislazioni nazionali sullo stesso argomento; invita nel contempo la Commissione e gli Stati membri a garantire l'attuazione, l'interpretazione comune e il rispetto della normativa europea vigente nel settore dei trasporti; chiede inoltre alla Commissione di effettuare un regolare monitoraggio per verificare l'efficacia delle misure volte al conseguimento degli obiettivi fissati e per poter introdurre eventuali correttivi;
4. deplora le condizioni in cui il Consiglio attua la politica dei trasporti dell'Unione e sollecita una maggiore rapidità di decisione al suo interno, nel quadro della procedura legislativa, nonché un recepimento più rapido e meglio coordinato nel diritto nazionale; chiede alla Commissione di fare tutto il possibile affinché ciò avvenga;
5. osserva che i fondi comunitari destinati a finanziare i progetti transeuropei di trasporto restano limitati, mentre il vero valore aggiunto del programma TEN-T non potrà che conseguirsi con la costruzione dell'intera rete; pone l'accento sul finanziamento delle infrastrutture (in particolare là dove esistono significativi problemi di congestione), delle sezioni transfrontaliere e degli snodi nevralgici; ritiene che la progressione degli investimenti prioritari sia inferiore al previsto; sottolinea che i grandi progetti TEN-T – supervisionati dai rispettivi coordinatori – vanno selezionati sulla base della loro fattibilità finanziaria e, in particolare, della volontà finanziaria degli Stati membri interessati e delle rispettive regioni, nonché in funzione del loro livello di fattibilità operativa e dell'avanzamento tecnico-progettuale degli stessi, onde far sì che le intenzioni dichiarate trovino applicazione pratica nella pianificazione degli investimenti da inserire nelle leggi finanziarie dei vari Stati membri; ritiene che tali progetti dovrebbero presentare un accertato "valore aggiunto paneuropeo" in termini di realizzazione di una rete transeuropea dei trasporti veramente interconnessa e interoperativa, al fine di evitare di creare un mosaico di reti nazionali;
6. sottolinea che la continua inazione finanziaria in materia di infrastrutture comporta un rischio significativo per la crescita economica dell'Europa; invita la Commissione a formulare proposte, in occasione della revisione nel 2008 del quadro finanziario europeo settennale, sulla possibile estensione di nuovi metodi alternativi e innovativi di finanziamento – anche tenendo conto della relazione sul futuro delle risorse proprie dell'Unione europea – comprese risorse addizionali per i trasporti e le attività di ricerca collegate; sottolinea che tali proposte dovrebbero includere anche il reperimento di fonti per gli investimenti a favore dei trasporti e non da ultimo un'equa imputazione dei costi – basata sul principio "chi inquina paga" e sulla capacità di applicare tale principio –, a condizione che le entrate ottenute siano reinvestite nel settore dei trasporti; ritiene che la Commissione e gli Stati membri dovrebbero studiare insieme i problemi finanziari sul lungo periodo della

costruzione e dell'operabilità dell'intera rete TEN-T, prendendo in considerazione il fatto che la costruzione si estenderà almeno su due periodi finanziari di 7 anni e che il ciclo di vita delle nuove infrastrutture sarà almeno di alcuni decenni;

7. accoglie con favore la creazione di un fondo di garanzia, ma auspica un maggior numero di iniziative di questo tipo, specialmente quando – in un quadro giuridico appropriato – i partenariati pubblico/privato (PPP) saranno in grado di svolgere un ruolo nel finanziamento, a condizione che la fattibilità economica e finanziaria sia chiara; sottolinea il ruolo della BEI, che deve però essere reso compatibile con il più ampio coinvolgimento del sistema bancario e finanziario europeo nei progetti infrastrutturali e di trasporto;
8. nota che l'estensione geografica dell'Unione ha provocato un notevole incremento delle diversità, per cui, prima di legiferare, l'Unione europea dovrebbe essere consapevole, grazie ad approfondite analisi d'impatto, dei possibili effetti in ciascuno Stato membro, specialmente in quelli di recente adesione; invita le istituzioni comunitarie e gli Stati membri a fare il possibile per sfruttare appieno le risorse assegnate allo sviluppo delle infrastrutture del trasporto; stima che ove mancano capacità e infrastruttura, non si possano conseguire progressi qualitativi verso trasporti efficaci e più sostenibili con l'ausilio di misure orizzontali come la co-modalità e i trasporti intelligenti;
9. è d'accordo a seguire un metodo più realistico che in passato e a fare un uso ottimale delle limitate capacità e sottolinea l'importanza di un uso efficiente e innovativo dei diversi modi di trasporto, operanti singolarmente o in integrazione multimodale; sottolinea che lo sviluppo della co-modalità dovrebbe essere in linea con la riduzione dell'impatto dei trasporti sull'ambiente; osserva che ogni modo di trasporto dovrebbe svilupparsi in base alle proprie capacità e nel rispetto delle pertinenti norme ambientali, facendosi carico dei relativi costi, accrescendo in tal modo la mobilità grazie alla maggiore efficienza di tutti i modi di trasporto; sottolinea che la co-modalità consente di pervenire a un uso ottimale e sostenibile delle risorse attraverso la gestione della mobilità, a livello della logistica dei trasporti, e il collegamento intermodale tra i diversi modi di trasporto, che permetterebbe di ridurre il traffico generando nel contempo capacità supplementari a vantaggio dell'intero sistema;
10. sottolinea che occorre passare a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, quali la ferrovia, gli autobus di linea e i pullman, il carpooling e il carsharing (l'utilizzo di un'autovettura da parte di più persone), l'andare a piedi o in bicicletta, i trasporti marittimi e la navigazione interna, e che è necessario mettere l'accento sui mezzi di trasporto il cui utilizzo è spesso ancora limitato e che presentano dunque grandi potenzialità;
11. richiama l'attenzione sul fatto che, fermo restando il completamento dei progetti TEN-T, le misure convenzionali stanno raggiungendo i propri limiti; sottolinea pertanto il potenziale dei sistemi di trasporto intelligenti, delle innovazioni tecnologiche e degli investimenti nella telematica per migliorare l'efficienza dei trasporti, ridurre la congestione e aumentare la sicurezza e l'efficienza ambientale; sottolinea che occorre sfruttare i vantaggi dei sistemi intelligenti e delle innovazioni tecnologiche (SESAR (trasporti aerei), ERTMS trasporti ferroviari), RIS (sistema d'informazione sulla navigazione fluviale), Galileo (navigazione satellitare), ecc.); insiste sul fatto che il compito principale della Comunità e dell'industria è quello di sostenere il mercato delle nuove soluzioni innovative e di creare un ambiente giuridicamente e tecnicamente favorevole, anche favorendo l'applicazione delle nuove tecnologie attraverso gli appalti pubblici;
12. rileva che sono emerse nuove sfide a seguito della globalizzazione della logistica, che è un

elemento fondamentale per la competitività dell'economia europea; sostiene lo sviluppo di una strategia quadro per il trasporto delle merci in Europa e ritiene che tale strategia debba basarsi sull'idea che il trasporto merci è in sostanza un'attività puramente commerciale e che la regolamentazione deve pertanto limitarsi a creare idonee condizioni quadro atte a favorire l'efficienza del trasporto merci; fa notare che la politica europea dei trasporti dovrebbe combinare la logistica con lo sviluppo e l'integrazione dei porti e lo sviluppo di piattaforme logistiche; incoraggia soluzioni logistiche multimodali, il sistema modulare europeo, le connessioni tra infrastrutture e soluzioni informatiche avanzate;

13. sottolinea la necessità della cooperazione e di accordi tra l'UE e paesi terzi, a titolo individuale e nel quadro delle organizzazioni internazionali, nei settori dei trasporti, dell'energia, dell'ambiente e della sicurezza, e auspica di essere implicato nel merito in tali negoziati ed accordi;

14. accoglie con favore quanto previsto nel piano di lavoro, contenuto nell'allegato I della summenzionata comunicazione della commissione, per gli anni a venire e:

- sottolinea l'importanza di una politica marittima europea, in particolare di una strategia integrata per i trasporti marittimi e di una politica portuale, che dovrebbe rientrare nell'ambito di applicazione del trattato;
- sottolinea l'importanza dei progetti relativi alle "autostrade del mare";
- pone l'accento sui progressi compiuti nel settore dell'aviazione, incluso lo scambio di diritti di emissione, e appoggia il proseguimento del programma SESAR;
- richiama l'attenzione sul fatto che è necessario un approccio europeo comune per lo sviluppo degli aeroporti, onde evitare errori nell'assegnazione dei fondi;
- appoggia la continuazione del programma Marco Polo;
- sottolinea che occorre imprimere un'accelerazione ai programmi Galileo e ERTMS;
- appoggia l'avanzamento dei progetti eSafety e di identificazione delle radiofrequenze (RFID);
- appoggia l'avanzamento del progetto per la navigazione interna NAIADES ed esorta la Commissione e gli Stati membri a presentare proposte per l'attuazione delle azioni annunciate nel piano d'azione; appoggia inoltre l'avanzamento dell'applicazione RIS;
- attende che la Commissione presenti nel 2008 un modello generalmente applicabile, trasparente e comprensibile per la valutazione di tutti i costi esterni, che funga da base per calcolare in futuro la tassazione delle infrastrutture, modello che dovrà essere accompagnato da una valutazione d'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto e da una strategia per l'applicazione del modello stesso a tutti i modi di trasporto;
- invita la Commissione a intensificare gli sforzi per dare piena applicazione alla direttiva 2004/52/CE, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità, e a presentare una relazione sull'attuazione di tale direttiva entro la fine del 2007;
- chiede la realizzazione di uno studio di fattibilità – in linea con la relazione sul futuro delle risorse proprie dell'UE – onde assicurare un finanziamento sicuro e stabile;
- sottolinea che, in sede di attuazione del settimo programma quadro, è opportuno dare la priorità a progetti e programmi concernenti sistemi di trasporto e logistica intelligenti,

- che riguardino anche la sicurezza stradale, i trasporti urbani e le tecnologie dei motori puliti;
- chiede norme di qualità e interoperabilità europee per i biocarburanti;
  - sottolinea la necessità di un piano d'azione per l'efficienza energetica;
  - sottolinea l'importanza del Libro verde sui trasporti urbani ed auspica la predisposizione di strumenti ad hoc in grado di spingere il trasporto pubblico urbano verso l'integrazione delle modalità di trasporto, sviluppando i sistemi di gestione del traffico e creando le condizioni per premiare la scelta degli utenti di utilizzare alternative;
  - sottolinea l'importanza di adottare ulteriori misure a favore dei trasporti sostenibili nelle zone montane come in quelle densamente popolate, dal momento che l'11 dicembre 2006 il Consiglio "Trasporti" ha firmato il Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi;
  - propone la presentazione di un Libro verde sul turismo europeo e la realizzazione di una valutazione d'impatto specifica della legislazione che ha un chiaro influsso sul turismo europeo;
15. sottolinea che, mentre la politica dei trasporti dell'Europa riunita ha affrontato e continua ad affrontare nuove sfide, la revisione intermedia del Libro bianco sui trasporti del 2001 non ha fissato gli obiettivi a lungo termine, né fornito risposte in merito a un approccio integrato alla futura politica europea dei trasporti; invita pertanto la Commissione ad iniziare immediatamente a elaborare una politica dei trasporti ben studiata per gli anni successivi al 2010, che possa far fronte alle nuove sfide in modo sostenibile;
16. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.