

## **P6\_TA(2008)0409**

### **Trasporto di merci in Europa**

#### **Risoluzione del Parlamento europeo del 4 settembre 2008 sul trasporto di merci in Europa (2008/2008(INI))**

*Il Parlamento europeo,*

- viste le comunicazioni della Commissione "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa" (COM(2007)0606), "Piano di azione per la logistica del trasporto merci" (COM(2007)0607), "Verso una rete ferroviaria a priorità merci" (COM(2007)0608) e "Contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie" (COM(2008)0054),
  - vista la comunicazione della Commissione "La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile" (COM(2006)0336),
  - vista la comunicazione della Commissione sulla realizzazione del sistema europeo di segnalamento ferroviario ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
  - viste le conclusioni del Consiglio del 29-30 novembre e del 3 dicembre 2007 sulla comunicazione della Commissione "Piano di azione per la logistica del trasporto merci" e del 7 aprile 2008 sulla comunicazione della Commissione "Verso una rete ferroviaria a priorità merci",
  - visto il Libro Verde della Commissione "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" (COM(2007)0551),
  - vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile<sup>1</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 9 luglio 2008 sul tema "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"<sup>2</sup>,
  - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0326/2008),
- A. considerando che il settore dei trasporti è responsabile di quasi il 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'Unione europea (nelle città la percentuale può essere anche del 40%) e che, malgrado gli sforzi compiuti in termini di miglioramento e innovazione a livello tecnico, tra il 1990 e il 2005 le emissioni di CO<sub>2</sub> sono aumentate del 26%, mentre negli altri settori, grazie a forti investimenti (dall'ammontare di miliardi di euro), le emissioni di CO<sub>2</sub> sono state ridotte del 10%,
- B. considerando che un sistema di trasporto merci europeo sostenibile ed efficiente svolge un ruolo fondamentale per un'economia florida e competitiva, per soddisfare le richieste dei consumatori, creare un elevato numero di posti di lavoro e offrire benessere ai cittadini europei,

---

<sup>1</sup> GU C 187 E del 24.7.2008, pag. 154.

<sup>2</sup> Testi approvati, P6\_TA(2008)0356.

- C. considerando che per il periodo 2000-2020 si prevede che il trasporto di merci aumenti di circa il 50% (in tonnellate-km), come indicato nel Libro Bianco della Commissione "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM(2001)0370) e che, tra il 1995 e il 2005, tale trasporto è già aumentato di circa il 30% più rapidamente del prodotto interno lordo; considerando inoltre che l'aumento del trasporto complessivo di merci è in gran parte il risultato di un aumento del trasporto stradale ed aereo rispetto ad altri modi di trasporto,
- D. considerando che soluzioni finalizzate a sistemi di logistica e di trasporto merci su rotaia più sostenibili ed efficienti e all'integrazione intermodale di tutti i modi di trasporto non solo portano ad un miglioramento dell'economia e della sicurezza, ma sono anche in sintonia con gli obiettivi dell'Unione europea nel campo del mutamento climatico e del risparmio energetico da raggiungere entro il 2020,
- E. considerando che per far fronte a queste sfide, l'Unione europea e gli Stati membri, nell'attuale quadro di risorse di bilancio insufficienti, si dovrebbero prefiggere determinate priorità coordinate, concentrando le loro risorse su un limitato numero di misure volte al conseguimento della sostenibilità e dell'intermodalità del trasporto merci e tenendo conto delle regioni sensibili,
- F. considerando che la rete di corridoi europea dovrebbe essere ulteriormente sviluppata sulla base della rete esistente e delle attuali strutture e tecnologie, integrando i "corridoi verdi" per tutti i modi di trasporto merci con criteri ambientali sostenibili e ambiziosi,
- G. considerando che il suddetto piano d'azione per la logistica del trasporto merci si prefigge di agevolare le operazioni di trasporto merci in Europa e nel mondo, a vantaggio di tutte le aziende europee e della competitività europea nel suo insieme,
1. sottolinea che i sistemi di trasporto merci europei devono far fronte a sfide urgenti, al fine di aumentare l'effettiva integrazione e sostenibilità del trasporto merci in Europa, contribuire maggiormente al miglioramento della mobilità e dell'efficienza energetica, alla riduzione del consumo di carburante, delle emissioni inquinanti e dei costi esterni, e accoglie pertanto con favore le suddette comunicazioni della Commissione e le conclusioni del Consiglio; incoraggia la Commissione, gli Stati membri e l'industria a sostenere in futuro una politica del trasporto merci più sostenibile, in termini di mobilità, per l'ambiente, il clima, l'economia, la sicurezza e gli interessi delle parti sociali, promuovendo l'applicazione di sistemi di logistica più efficienti nell'ambito della graduale integrazione dei corridoi prioritari transfrontalieri per il trasporto di merci su rotaia, dei punti nodali e delle reti convenzionali in un'Unione europea ampliata, nonché promuovendo, per tutti i modi di trasporto, il principio "chi usa e inquina paga";
  2. condivide il parere della Commissione, secondo cui co-modalità e intermodalità rimangono fattori chiave per creare un sistema di trasporto merci europeo sostenibile ed efficiente;
  3. sottolinea tuttavia che le competenze e le risorse dell'Unione europea per il miglioramento dei mercati di trasporto merci sono limitate; rileva che alcune parti fondamentali della rete sono già utilizzate a pieno regime; sollecita pertanto i ministri dei Trasporti a cui compete la responsabilità dei principali corridoi europei ad occuparsi della questione degli investimenti infrastrutturali, trovando almeno un accordo sul coordinamento dei piani nazionali d'investimento in relazione ai loro rispettivi corridoi;

4. è convinto che la logistica del trasporto merci nello spazio urbano necessiti di un approccio specifico; auspica che il dibattito sul suddetto Libro verde sulla mobilità urbana, unitamente al piano d'azione sulla logistica del trasporto merci, possano condurre a uno scambio di buone pratiche fra le città, al fine di identificare modalità sostenibili per rifornire gli spazi urbani;
5. propone pertanto che la Commissione, al più tardi entro la fine del 2008, proponga un programma per rafforzare la cooperazione fra gli Stati membri responsabili dei progetti in tale settore, al fine di agevolare e valutare soluzioni agli attuali blocchi, con particolare riferimento al trasporto merci, tenendo debito conto del valore aggiunto del fattore logistico;
6. condivide l'idea che le reti dedicate al trasporto merci dovrebbero utilizzare le attuali reti destinate al traffico convenzionale, ora rese più libere grazie ai progressi conseguiti nell'ambito dei treni ad alta velocità;
7. sottolinea che le reti di trasporto merci su rotaia devono basarsi sui corridoi per il trasporto merci più "utili al mercato", tenendo conto degli attuali corridoi ERTMS (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario) e delle reti TEN-T (trasporto transeuropeo), (vale a dire, estese quanto basta per includere quelle particolari zone che generano grandi volumi di traffico, quali ad esempio i porti); ritiene sia opportuno nominare, laddove non sia stato ancora fatto, dei coordinatori ad alto livello dei corridoi; invita l'Agenzia ferroviaria europea, in qualità di autorità di sistema per l'ERTMS, a garantire che tali tratte divengano interoperabili;
8. si attende che la Commissione definisca i "corridoi verdi" quali progetti esemplari di mobilità e intermodalità, finalizzati al passaggio a modi rispettosi dell'ambiente, alla riduzione della totalità degli incidenti, delle congestioni, del rumore, dell'inquinamento locale tossico e non tossico, delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo dell'energia e del territorio, nonché all'accresciuta utilizzazione di fonti energetiche rinnovabili (in particolare l'energia eolica e solare) in conformità della legislazione dell'Unione europea, dei suoi obiettivi e dei sistemi di trasporto intelligenti;
9. auspica in tale contesto che la Commissione e gli Stati membri offrano maggiori incentivi per promuovere la sostenibilità ambientale di tutti i modi di trasporto, favorendo una loro combinazione ottimale in termini di efficienza, al fine di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente, soprattutto nei "corridoi verdi";
10. propone di sostenere l'integrazione della pianificazione regionale, dei processi produttivi e delle strutture di mercato, in modo da evitare i trasporti non necessari e contribuire alla riduzione delle distanze o all'adeguamento della velocità nel trasporto merci; ritiene che il sistema "stop and go" nel trasporto merci, che comporta spreco di tempo e un forte consumo di energia, dovrebbe essere evitato mediante adeguamenti informatizzati della velocità;
11. considera prioritario migliorare la corretta attuazione e il rafforzamento della legislazione in vigore in relazione al trasporto di merci pericolose e inquinanti;
12. esorta la Commissione e gli Stati membri a portare avanti lo scambio di pratiche migliori nei territori transfrontalieri sensibili (zone montagnose e agglomerati) nonché nelle città, tenendo conto delle raccomandazioni contenute nella suddetta risoluzione sulla mobilità urbana e delle esperienze acquisite grazie al programma CIVITAS, concernente la promozione di trasporti urbani migliori e più puliti, attraverso la valorizzazione dell'aspetto

logistico;

13. esorta la Commissione a concentrare il cofinanziamento dell'Unione europea sull'efficienza, l'interoperabilità e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei nodi intermodali, nonché di tutti gli altri modi di trasporto merci;
14. invita inoltre la Commissione e gli Stati membri, in attesa della revisione del bilancio dell'Unione europea prevista per il 2009, a prendere fin d'ora in esame la posizione dei trasporti all'interno del bilancio, onde evitare di ripetere gli errori passati e garantire adeguati investimenti futuri in infrastrutture strategiche, così da raggiungere gli obiettivi che l'Unione europea si è posta riguardo allo sviluppo sostenibile e alla riduzione delle emissioni;
15. sottolinea l'estrema importanza della tariffazione stradale interoperabile per l'efficienza del trasporto merci in Europa;
16. ritiene che un migliore collegamento dei porti marittimi e interni con la rete ferroviaria e stradale dell'hinterland costituisca una componente importante dell'infrastruttura dei trasporti; sottolinea l'importante ruolo delle piattaforme interne e dei bacini di carenaggio;
17. è convinto delle potenzialità delle vie navigabili interne per il trasporto merci e sollecita la Commissione a garantire la corretta attuazione del programma d'azione NAIADES sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne in Europa;
18. sottolinea che gli investimenti in terminali nell'hinterland possono essere realizzati in modo flessibile e rapido, eliminando le strozzature nella rete intermodale globale;
19. chiede che il rispetto, ovvero l'introduzione di standard intermodali stabili per quanto concerne dimensioni e peso di veicoli, container e impianti di carico siano considerati d'importanza strategica per un trasferimento del trasporto merci alla rotaia e alle vie fluviali sostenibili che consentirebbe di ridurre i costi infrastrutturali;
20. sottolinea che diverse tecniche orizzontali, che contribuirebbero a un più agevole trasferimento dai mezzi pesanti alla rotaia come pure su binari a scartamento diverso, spesso sono normalizzate in modo insoddisfacente; esorta pertanto le autorità internazionali ed europee a normalizzare tali tecniche, al fine di una maggiore efficienza e di una riduzione dei costi; al riguardo sottolinea quanto sia importante adottare in tempi rapidi una norma mondiale per le unità di carico intermodali;
21. chiede alla Commissione di definire gli orientamenti per i contributi ambientali e per il trasporto su rotaia in modo da facilitare gli investimenti finalizzati ad un trasporto di merci su rotaia sostenibile; sottolinea in tale contesto l'importanza strategica del cofinanziamento finalizzato ad una riduzione del rumore, anche alla fonte (ammodernamento dei carri merci), come già avviene per l'installazione del sistema ERTMS nel materiale rotante;
22. è convinto che la gestione delle infrastrutture e la fornitura di servizi debbano avvenire su base transfrontaliera, non discriminatoria e trasparente, in modo da consentire una logistica del trasporto merci efficiente, interoperabile e scorrevole; sottolinea al riguardo l'importanza di proseguire il completamento del mercato interno dei trasporti per tutti i modi di trasporto; a tale proposito accoglie con favore la proposta della Commissione intesa a istituire uno "spazio europeo per il trasporto marittimo senza barriere" e condivide l'idea

di un documento di trasporto uniforme e di “un’interfaccia unica” per tutti i modi di trasporto;

23. sottolinea che il corretto funzionamento del mercato interno del trasporto merci su strada potrebbe contribuire ad aumentare l’efficienza dei sistemi di trasporto e a ridurre il numero dei percorsi a vuoto; invita la Commissione a imporre il rigoroso rispetto della legislazione comunitaria in materia di trasporto internazionale di merci su strada e cabotaggio; riconosce che gli Stati membri sono autorizzati a limitare il cabotaggio sulla base di condizioni specifiche; chiede tuttavia alla Commissione, in qualità di custode dei trattati, di adottare provvedimenti rigorosi contro le restrizioni eccessive e le sanzioni che diversi Stati membri impongono in tale ambito ai vettori stranieri;
- 24 incoraggia la Commissione a definire, in relazione ai contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie, condizioni quadro per norme minime di qualità a livello europeo; propone agli Stati membri di legare la disponibilità di risorse per la costruzione, l’estensione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie a queste norme qualitative, considerandole pacchetti inseparabili, in modo da contribuire a una maggiore efficienza e al risparmio dei costi;
25. invita la Commissione a controllare e promuovere l’applicazione effettiva e coerente della migliore prassi in merito ai contratti pluriennali per la qualità dell’infrastruttura; invita la Commissione, sulla base della summenzionata comunicazione (COM(2008)0054), a sviluppare un formato per individuare i servizi di infrastruttura in stretta cooperazione con i gestori delle infrastrutture, a inclusione della pubblicazione di indicatori chiave dei risultati;
26. invita la Commissione a presentare raccomandazioni più incisive sui contratti pluriennali per la qualità e la capacità dell’infrastruttura (da basare sul controllo trasparente dell’attuazione corrente dell’articolo 6 della direttiva 2001/14/CE<sup>1</sup>); a tale riguardo, invita la Commissione a sollecitare gli Stati membri ad applicare questi quadri di finanziamento pluriennale in modo da garantire ai gestori dell’infrastruttura ferroviaria la stabilità finanziaria per quanto riguarda i rispettivi fabbisogni di manutenzione e rinnovo (a inclusione di un adeguato finanziamento pubblico);
27. invita la Commissione a sostenere i progetti concernenti l’uso differenziato delle linee ad alta velocità, ad esempio per il trasporto di merci leggere;
28. esorta la Commissione a mettere a punto un prospetto dei carri merci nell’Unione europea dotati di un sistema di navigazione satellitare, in modo da poter studiare su tale base l’interoperabilità e/o la compatibilità transfrontaliera di questi sistemi con le tecnologie già esistenti, realizzare un sistema di navigazione satellitare interoperabile per i nuovi carri merci e promuovere l’ammodernamento di quelli esistenti; auspica l’adozione delle pratiche migliori nelle tecniche di carico, che configurano la rete intermodale dall’inizio alla fine del processo di trasbordo e di scarico in modo tale da accrescere l’efficienza dell’intero settore;
29. sottolinea la necessità dell’uniformazione e della semplificazione delle procedure amministrative delle autorità interessate al mercato del trasporto merci, nonché della

---

<sup>1</sup> Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all’imposizione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).

semplificazione delle regole e procedure doganali alle frontiere; accoglie in particolare con favore la decisione di creare uno spazio marittimo europeo senza barriere; esorta la Commissione a chiedere alle pertinenti associazioni e organizzazioni internazionali di mettere a punto un documento intermodale unico;

30. sottolinea la mancanza di una buona istruzione e formazione a livello universitario sulla logistica; pertanto esorta gli Stati membri ad attribuire priorità assoluta all'istruzione superiore e al perfezionamento nel settore della logistica e del trasporto merci;
31. sollecita la Commissione a sostenere progetti, ricerche e attività tesi a normalizzare i flussi di informazioni, onde garantire a livello di dati l'integrazione e l'interoperabilità dei modi;
32. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione e ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.