



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 28.6.2006
COM(2006) 336 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile

1. INTRODUZIONE

Come illustrato nel riesame intermedio del Libro bianco del 2001¹, la logistica non solo svolge un ruolo fondamentale nell'assicurare una mobilità sostenibile ma contribuisce anche a realizzare altri obiettivi, fra cui un ambiente più pulito e la sicurezza dell'approvvigionamento energetico.

Da anni la politica europea dei trasporti è caratterizzata dalla liberalizzazione e dall'armonizzazione. Questo processo ha lentamente plasmato l'attuale sistema dei trasporti. Inoltre, la globalizzazione e il concetto di un'Europa allargata creano nuove sfide. La rapida crescita del trasporto merci – spinta soprattutto da decisioni economiche - contribuisce a favorire la crescita economica e l'occupazione ma causa anche congestione, incidenti, rumore, inquinamento, maggiore dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili e perdita di energia. Le risorse a livello di infrastrutture sono limitate e qualsiasi problema nella catena di approvvigionamento (di energia) ha inevitabilmente un impatto negativo sull'economia dell'UE. Senza misure adeguate, la situazione continuerà a peggiorare e a incidere ulteriormente sulla competitività dell'Europa e sull'ambiente in cui viviamo.

Per risolvere questi problemi, il sistema europeo dei trasporti deve essere ottimizzato con soluzioni logistiche evolute. La logistica può potenziare l'efficienza dei singoli modi di trasporto e delle rispettive combinazioni. Di conseguenza, un numero minore di unità di trasporto (autoveicoli, carri ferroviari, navi ecc.) dovrebbe trasportare una maggiore quantità di merci. L'impatto sull'ambiente diminuirà in proporzione. Le ferrovie e le vie navigabili interne devono essere modernizzate. Il trasporto aereo di merci dovrebbe essere maggiormente integrato nel sistema globale. Il positivo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio dovrebbe essere accelerato. Il trasporto marittimo a lungo raggio e i collegamenti con le zone interne devono essere migliorati.

Dove opportuno, è necessario favorire il trasferimento del traffico verso modi di trasporto meno inquinanti, soprattutto sulle lunghe distanze, nei centri urbani e lungo corridoi congestionati. Parallelamente, ogni modo di trasporto deve essere ottimizzato. Tutti i modi devono avere caratteristiche più ecocompatibili, essere più sicuri e consumare meno energia. Infine, la co-modalità – l'uso efficiente di modi diversi, che operano singolarmente o in combinazione - permetterà un uso ottimale e sostenibile delle risorse.

¹ Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente, COM(2006)314 def.

Per mantenere e aumentare la competitività e la prosperità dell'Europa, in sintonia con la nuova strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione², sono indispensabili misure nel settore della logistica. L'Europa deve affrontare le sfide poste dai trasporti integrando la logistica nella propria politica dei trasporti. L'approccio dovrebbe essere orientato al mercato e comprendere la dimensione sociale e ambientale dei problemi, creando una situazione che apporti benefici a tutti i soggetti interessati. Per realizzare questi obiettivi, la presente comunicazione valuta se e dove l'UE può offrire un valore aggiunto per migliorare lo sviluppo della logistica del trasporto merci in Europa e nel mondo.

Questa analisi potrebbe favorire l'istituzione di una strategia quadro per la logistica del trasporto merci. Dopo le consultazioni sulla presente comunicazione, nel corso del 2007 la Commissione intende presentare un piano di azione per la logistica nel trasporto merci.

2. DEFINIRE IL CAMPO DI APPLICAZIONE

I trasporti fanno parte integrante della catena logistica dell'approvvigionamento. L'approccio della Commissione, che si concentra sulla logistica nel trasporto merci e interessa tutti i modi di trasporto, riguarda molti settori diversi, fra cui la logistica modale pura e la logistica multimodale, e sottolinea la necessità di ottimizzare la complementarità dei modi in un sistema europeo dei trasporti efficiente e senza soluzione di continuità, capace di fornire agli utenti dei trasporti i migliori servizi possibili.

Lo sviluppo della logistica del trasporto merci è essenzialmente un'attività connessa al settore commerciale e un compito per l'industria. Tuttavia, le autorità devono svolgere un ruolo chiaramente definito teso a creare le adeguate condizioni generali e mantenere la logistica fra i temi dei programmi politici. Obiettivo di questo approccio quadro è migliorare le condizioni che l'Europa può offrire per l'innovazione della logistica, lasciando l'organizzazione interna della logistica alle imprese stesse.

Ai fini della presente comunicazione:

- il concetto di “logistica del trasporto merci” riguarda la pianificazione, l'organizzazione, la gestione, il controllo e l'esecuzione di operazioni di trasporto merci nella catena dell'approvvigionamento;
- per “co-modalità” si intende l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nel sistema europeo dei trasporti per sfruttare al meglio ed in maniera sostenibile le risorse;
- la “multimodalità” è il trasporto di merci con due o più modi di trasporto, indipendentemente dai tipi di merci, nell'ambito di un'unica catena di trasporto;
- la “logistica fornita da terzi” indica che un'organizzazione utilizza prestatori esterni di servizi di logistica che forniscono tutte le attività logistiche o gran parte di esse.

² Cfr. “Creating an Innovative Europe”, relazione del gruppo di esperti indipendenti su ricerca e sviluppo e innovazione istituito a seguito del vertice di Hampton Court, gennaio 2006.

3. IL MERCATO EUROPEO DELLA LOGISTICA

Si calcola che, a livello mondiale, l'industria logistica rappresenti circa 5,4 trilioni di euro, pari al 13,8 % del PIL mondiale. In Europa e nell'America settentrionale le spese annuali per la logistica sono rispettivamente di circa 1 trilardo³. La concorrenza nel settore logistico europeo è forte, come dimostra la scarsa percentuale di concentrazione di logistica fornita da terzi in Europa, dove le 20 principali imprese hanno solo una quota di mercato del 33%⁴.

In media, la logistica rappresenta il 10-15% del costo finale del prodotto finito, compresi i costi quali le spese di trasporto e stoccaggio.

Per effetto della globalizzazione della produzione e delle relative catene logistiche aumentano le richieste di trasporto. La logistica acquista sempre più importanza, non solo all'interno dell'Europa ma anche per le relazioni commerciali internazionali dell'Europa. La concorrenza fra l'Europa, gli USA e l'Estremo oriente, in particolare, sta diventando un fattore significativo che può avere ripercussioni sui punti nodali (soprattutto i porti e gli aeroporti) e sulla capacità dell'infrastruttura. Sarà necessario garantire l'integrazione dei mercati e delle relazioni commerciali mediante la cooperazione dell'Europa con gli altri principali centri logistici nel mondo (per es. gli USA, la Russia, il Giappone, la Cina, l'India e il Brasile). L'accesso al mercato dei trasporti è già oggetto di negoziazioni bilaterali e multilaterali.

È difficile avere un'immagine fedele del mercato logistico europeo in quanto attualmente le informazioni statistiche pertinenti non sono sufficienti.

Si constatano determinate tendenze, alcune delle quali sono contraddittorie. Da un lato, si assiste alla centralizzazione dell'organizzazione logistica in centri di distribuzione europea e regionale ma, dall'altro, aumenta la decentralizzazione a causa della saturazione delle strade europee, che permette di rispondere rapidamente alle richieste dei clienti ricorrendo a depositi locali o impianti di stoccaggio temporaneo. Un'altra tendenza da rilevare è l'esternalizzazione delle attività logistiche, per cui gli spedizionieri acquistano servizi logistici multifunzionali da prestatori di servizi esterni (ad esempio terzi che forniscono servizi di logistica). Negli ultimi anni questa cooperazione fra spedizionieri e prestatori di servizi ha assunto caratteristiche più stabili nel tempo e si è accompagnata a un elevato livello di integrazione nelle strutture organizzative e nel settore informatico. Inoltre, quando migliorano le loro catene logistiche, le imprese dell'UE constatano sempre più che esistono alternative competitive al trasporto su strada. Per esempio, i vettori di grandi dimensioni forniscono servizi logistici che integrano modi diversi, traendo così dei vantaggi a livello di costi e concorrenza.

Anche altri fattori – quali considerazioni di carattere ambientale (il consumo di energia e le emissioni di gas a effetto serra), la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e l'ubicazione dell'impresa - influiscono sulle decisioni logistiche. Tutti questi elementi hanno un impatto significativo che non si limita al trasporto e riguarda, per esempio, anche gli investimenti, l'occupazione e l'utilizzo del territorio.

³ “Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update” a cura di A. Rodrigues, D. Bowersox e R. Calantone (Journal of Business Logistics, Vol. 26, No 2, 2005). I risultati si basano su un modello di calcolo econometrico che prende in considerazione 29 variabili di informazione riguardanti la regione geografica, il livello di reddito, le dimensioni del paese, il livello dell'economia e i trasporti (traffico merci stradale, ferroviario, aereo e traffico portuale di contenitori).

⁴ “Logistics Value Chain” a cura di L. Ojala, D. Andersson e T. Naula (sarà pubblicato in Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

4. VERSO UN QUADRO DI RIFERIMENTO PER LA LOGISTICA DEL TRASPORTO MERCI

4.1. Legami più stretti fra la logistica e la politica dei trasporti

La comunicazione “Mantenere l’Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente” descrive diverse iniziative che influiscono sulla logistica del trasporto merci già adottate dalla Commissione, per esempio nei settori riguardanti la liberalizzazione, l’armonizzazione, l’infrastruttura, la standardizzazione, la promozione e la ricerca.

Fra le iniziative più recenti figura la proposta della Commissione di potenziare la sicurezza della catena logistica⁵, che illustra l’equilibrio da conseguire fra l’adozione di procedure di sicurezza di massimo livello e la fluidità degli scambi.

Il risultato dei lavori sulla logistica del trasporto merci dovrebbe essere l’introduzione di una dimensione logistica nella politica dei trasporti. La logistica dovrebbe essere alla base del processo decisionale. Per esempio, la riflessione attualmente in corso sul cabotaggio stradale⁶ prenderà in considerazione anche come ridurre ulteriormente le corse a vuoto.

Una vera complementarità tra modi di trasporto e soluzioni logistiche evolute permette l’effettiva pianificazione, gestione, controllo ed esecuzione di catene di trasporto unimodali e multimodali. L’eccellenza logistica potrebbe anche svolgere la funzione di catalizzatore per mantenere le competenze, le capacità e l’occupazione in Europa.

Le scelte logistiche, che possono aiutare a separare la crescita dei trasporti in Europa dagli effetti esterni nocivi da essa prodotti (emissioni, incidenti e congestione), devono essere accompagnate da sforzi crescenti per ottimizzare l’efficienza di ogni modo di trasporto. Nell’intera catena di trasporto si dovrà tenere sempre più conto di considerazioni di ordine ambientale e di sicurezza.

4.2. Settori di azione

Nel febbraio 2006 la Commissione ha pubblicato un documento di consultazione sulla logistica intermodale⁷ e ha ricevuto oltre 100 contributi da parte degli Stati membri e dei soggetti interessati. Nell’aprile 2006 la Commissione ha organizzato un seminario di consultazione al quale hanno preso parte circa 70 partecipanti.

I risultati di queste consultazioni hanno mostrato un sostegno significativo a favore dell’istituzione di un quadro europeo per la logistica del trasporto merci.

4.2.1. Individuare ed eliminare le strozzature

Sono necessari una cooperazione e un dialogo continui fra le parti affinché l’industria sviluppi la logistica del trasporto merci e le autorità istituiscano le condizioni generali adeguate a ottimizzare la logistica.

Attualmente non esiste un quadro completo degli ostacoli concreti (strozzature) che impediscono alla logistica del trasporto merci di svilupparsi più rapidamente in Europa.

⁵ COM(2006) 79 def.

⁶ Cfr. il regolamento (CEE) n. 881/92 e

www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

In sintonia con il successo ottenuto con “l’esercizio di rilevamento delle strozzature” nel trasporto marittimo a corto raggio, bisognerebbe creare un gruppo di punti di contatto con l’incarico permanente di individuare ed eliminare le strozzature reali per la logistica del trasporto merci. Questi punti di contatto rappresenterebbero gli Stati membri e l’industria (prestatori di servizi logistici e loro clienti). Oltre a risolvere le strozzature, potrebbero mettere in comune le competenze, fornire esempi di migliori pratiche e dare un contributo allo sviluppo della politica del settore.

La partecipazione delle organizzazioni professionali e dei sindacati contribuirà al successo delle attività di orientamento e all’introduzione di cambiamenti nel settore della logistica.

4.2.2. *Tecnologie dell’informazione e della comunicazione (TIC)*

I sistemi di rilevamento e localizzazione delle merci (*tracking and tracing*), in tutti i modi di trasporto, sono un requisito fondamentale per una logistica efficiente. L’introduzione del sistema di navigazione via satellite GALILEO avrà un impatto particolarmente positivo su questo sviluppo, così come il sistema di identificazione e localizzazione a lungo raggio (*Long-range Identification and Tracking*, LRIT), il sistema di informazione sui corsi d’acqua (*River Information System*, RIS) e il sistema di identificazione automatica (*Automatic Identification System*, AIS). Anche il sistema SafeSeaNet dovrebbe contribuire a migliorare la logistica nel settore marittimo. Nel trasporto stradale, l’applicazione telematica per il trasporto merci (*telematic application for freight*, TAF) e il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Railway Traffic Management System*, ERTMS) dovrebbero fornire applicazioni per la logistica ferroviaria integrata.

Occorre introdurre tecnologie intelligenti per evitare ritardi nella catena logistica per motivi di sicurezza e di altro genere⁸. Una di queste tecnologie è l’identificazione tramite frequenza radio (*radio frequency identification*, RFID), un mercato in crescita che tuttavia richiede ulteriori ricerche e un lavoro più approfondito sulla gestione dello spettro radio, l’interoperabilità e la standardizzazione⁹. Altri elementi rilevanti sono gli standard comuni di comunicazione (per es. EDI/EDIFACT) e le nuove piattaforme di comunicazione (per es. XML).

Le autorità nazionali responsabili dei trasporti sono sempre più interessate a trovare alternative per gestire meglio i sistemi di trasporto. Uno di questi sistemi, che sta per essere attuato, è la gestione della rete stradale mediante l’uso di sistemi di trasporto intelligenti (STI). Per garantire l’integrità del mercato unico, è importante che le soluzioni nazionali non diventino delle barriere per gli scambi ma che anzi si sviluppino in tutta l’UE in modo fra loro complementare sulla base di standard interoperabili.

Le imprese dovrebbero avere facile accesso alle soluzioni TIC. I sistemi chiusi generano costi di avviamento in termini tanto di tecnologia quanto di software, che innalzano per le PMI la soglia di piena partecipazione al mercato.

Per migliorare l’efficienza della logistica sono necessari standard comuni ampiamente accettati da fabbricanti e operatori così come sinergie fra i vari sistemi. Tutti gli sviluppi dovrebbero favorire l’interoperabilità e lo sviluppo di sistemi di comunicazione comuni nell’ambito di un’architettura aperta fra i soggetti interessati. Per evitare costose modifiche in

⁸ Cfr. le ricerche connesse alle tecnologie della società dell’informazione (TSI).

⁹ Cfr. i risultati della consultazione pubblica sul sito web seguente: www.rfidconsultation.eu/.

una fase successiva, le attrezzature o le infrastrutture dovrebbero prevedere la possibilità di incorporare gli STI fin dalla fase di progettazione. È opportuno prendere in considerazione anche lo scambio di dati fra i modi. Un ruolo specifico per l'interoperabilità potrebbe essere svolto dallo scambio di informazioni fra l'industria e le amministrazioni, ma anche l'interconnettività nella logistica business-to-business e business-to-consumer è di vitale importanza.

La logistica del trasporto merci deve continuare a essere una priorità per la ricerca nell'ambito del Settimo programma quadro, visto che l'innovazione tecnologica moderna può aprire nuove strade al settore.

4.2.3. Formazione nel settore logistico

Gli spedizionieri, gli utenti dei trasporti e gli operatori attribuiscono un'importanza particolare alle capacità, alle conoscenze e alle competenze del personale che partecipa alle decisioni relative ai trasporti e alla logistica. Tuttavia, la formazione e l'addestramento forniti nei settori dei trasporti e della logistica da parte di università e altri istituti in Europa varia considerevolmente.

La formazione di oggi ci prepara alla mobilità di domani. La Commissione ha intenzione di promuovere lo sviluppo di certificazioni riconosciute secondo criteri di reciprocità, su base volontaria, per gli operatori del trasporto merci. L'armonizzazione della certificazione e ulteriori azioni per la messa in rete degli istituti di formazione contribuirebbero a favorire la compatibilità e la qualità della formazione in Europa. I titolari dei certificati si troverebbero in una posizione di vantaggio sul mercato del lavoro. Inoltre, le imprese che danno lavoro a personale certificato avrebbero la certezza delle competenze acquisite dai lavoratori.

Nell'ambito del programma Leonardo da Vinci sono già state affrontate le questioni della certificazione e delle qualifiche nel settore della logistica. Inoltre, si potrebbe usare come punto di riferimento anche il futuro quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento lungo tutto l'arco della vita.

La formazione non dovrebbe affatto limitarsi al livello dirigenziale. L'apprendimento e la formazione permanenti dovrebbero invece riguardare tutti i livelli del settore logistico per migliorarne le prestazioni globali.

4.2.4. Dati statistici

Le prestazioni logistiche del mercato europeo dei trasporti devono essere monitorate e valutate non solo internamente ma anche rispetto agli altri continenti. Occorre sviluppare una serie di indicatori statistici e di altro genere per avere un quadro completo della situazione e della sua evoluzione nel tempo. La Commissione intende individuare metodologie e indicatori adatti a tal fine.

4.2.5. Uso dell'infrastruttura

La qualità delle infrastrutture è un elemento fondamentale della logistica del trasporto merci. La pianificazione dell'infrastruttura nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e dei fondi strutturali sta migliorando la rete globale dell'infrastruttura di cui l'Europa ha bisogno per operare in uno spazio senza confini interni che deve affrontare le sfide della globalizzazione.

La costruzione di nuove infrastrutture non è un obiettivo fine a se stesso. L'attuale uso delle infrastrutture può essere ottimizzato grazie a soluzioni logistiche efficienti e sostenibili, fra cui rientrano la gestione efficiente della flotta, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e delle vie navigabili, una più stretta collaborazione fra partner commerciali e gestori dell'infrastruttura, l'uso ottimale della capacità di carico, evitando corse a vuoto superflue o concentrando le risorse attraverso i vari modi di trasporto nel rispetto della normativa europea in materia di concorrenza. Tuttavia, occorre rimediare alle situazioni in cui la mancanza di infrastrutture crea un'evidente strozzatura. L'UE ha individuato 30 progetti prioritari da completare entro il 2020¹⁰, che dovrebbero favorire anche lo sviluppo della logistica.

L'efficienza degli impianti di trasbordo, compresi i porti e gli aeroporti, è fondamentale per le prestazioni della logistica. Queste impianti devono avvalersi di soluzioni tecnologiche moderne, come per esempio sistemi informatici sofisticati, e disporre di connessioni infrastrutturali di qualità per soluzioni co-modalità. È essenziale attirare e conservare nuovi investimenti privati. La normativa europea deve fornire il quadro legislativo appropriato. La qualità delle prestazioni deve essere continuamente migliorata con gli strumenti adeguati, comprese la cooperazione, il dialogo sociale e la legislazione.

4.2.6. *Qualità del servizio*

4.2.6.1. Riconoscimento della qualità

L'industria utilizza diversi indicatori di prestazioni o criteri di riferimento (*benchmark*) per valutare e controllare la qualità del servizio. Per controllare un'ampia varietà di servizi e fasi di produzione possono essere utilizzati indicatori altamente specifici. La Commissione ha già esaminato uno studio comparativo fra i vari modi¹¹. È opportuno proseguire con i lavori per introdurre termini di riferimento per la logistica del trasporto merci e i servizi connessi a livello europeo. L'introduzione di una serie di riferimenti europei favorirebbe l'uniformità nella valutazione delle prestazioni della logistica. Oggi gli spedizionieri nel trasporto aereo fanno ampio uso di questi termini di riferimento. Le imprese potrebbero anche sviluppare ulteriormente questi indicatori per uso interno.

Il benchmarking e un sistema di etichette di eccellenza potrebbero essere usati per il trasporto marittimo a corto raggio e le autostrade del mare. Sulla base dell'esperienza raccolta in questo esercizio, l'etichetta di qualità potrebbe essere estesa alle catene logistiche che utilizzano altri modi.

Oltre a un'etichetta dedicata alle catene logistiche o ai servizi individuali, questo lavoro potrebbe produrre anche un'etichetta di qualità aziendale di più ampia portata riguardante le prestazioni globali di trasporto di un'impresa. Per ottenere l'etichetta dovrebbe essere richiesta una quantità minima di procedure amministrative e inoltre essa dovrebbe essere compatibile con altri certificati esistenti. Sarebbe un forte strumento di commercializzazione in un contesto caratterizzato da una forte concorrenza. L'etichetta potrebbe tenere conto dell'impatto ambientale e delle migliori pratiche.

¹⁰ Decisione n. 884/2004/CE.

¹¹ ISL, Brema, gennaio 2006.

4.2.6.2. Una rete per i servizi di trasporto merci ferroviario

Il trasporto merci per ferrovia soffre di una mancanza di affidabilità ed efficienza dovuta, fra l'altro, a un livello insufficiente di interoperabilità tecnica e amministrativa e alla precedenza riconosciuta ai treni passeggeri sulle linee a traffico misto. Occorrono interventi per migliorare l'interoperabilità e ridurre i ritardi causati dal traffico misto.

La Commissione intende proporre un piano di azione per favorire lo sviluppo di una rete ferroviaria orientata al trasporto merci che consenta la realizzazione di corridoi per il trasporto merci. Questi corridoi dovrebbero aiutare i servizi ferroviari merci a ottenere livelli più elevati di affidabilità, efficienza e competitività.

4.2.7. *Promozione e semplificazione delle catene multimodali*

4.2.7.1. Sportello unico amministrativo e “Spazio comune marittimo europeo”

I flussi logistici, in particolare quelli multimodali, possono trarre vantaggio dall'istituzione di sportelli unici amministrativi dove tutte le formalità doganali (e di altro tipo) sono espletate secondo criteri coordinati: il cliente ha così un unico punto di contatto con le amministrazioni e presenta una sola volta tutta la documentazione necessaria. Anche i controlli fisici potrebbero essere coordinati e si svolgerebbero in un unico luogo e in una sola occasione. La proposta della Commissione concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio¹² introduce un quadro normativo che può conseguire questi risultati e semplificare le formalità. Esso deve essere adottato e attuato quanto prima.

Questo è particolarmente importante per il trasporto marittimo a corto raggio in cui una nave in viaggio fra due Stati membri esce dal territorio doganale comunitario ogni volta che salpa da un porto per rientrarvi nel porto di destinazione. Nel recente Libro verde sulla futura politica marittima per l'Unione¹³ la Commissione ha avviato un più ampio dibattito su uno “Spazio comune marittimo europeo” in cui il percorso e le merci della nave possono essere controllati interamente in modo affidabile e sicuro, facendo così diminuire la necessità di controlli individuali nel commercio puramente intracomunitario.

4.2.7.2. Promozione multimodale

L'uso di diversi modi nell'ambito di un'unica catena di trasporto è un concetto contemporaneo che richiede, in primo luogo, un cambiamento di mentalità.

Recentemente uno studio¹⁴ su come promuovere l'intermodalità si è concentrato essenzialmente sui centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio (Shortsea Promotion Centres)¹⁵ e sulle loro attività. La Commissione ha preso in considerazione questo approccio e ha iniziato a valutare come sviluppare la rete esistente, composta da 20 centri, per includere anche la promozione della logistica multimodale nelle catene del trasporto terrestre.

¹² COM(2005) 609 def.

¹³ COM(2006) 275 def.

¹⁴ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), ECORYS, novembre 2005.

¹⁵ Cfr.: www.shortsea.info.

4.2.7.3. Responsabilità multimodale

La responsabilità nel trasporto internazionale è definita dalle convenzioni internazionali, che spesso fissano norme diverse per i vari modi, generando così un vasto numero di regimi e, di conseguenza, costi di frizione nelle catene multimodali.

Per gli spedizionieri la responsabilità non rappresenta un problema rilevante, in particolare quando utilizzano fornitori esterni di servizi logistici che gestiscono la responsabilità. Di solito è possibile sottoscrivere una copertura assicurativa per un'operazione di trasporto effettuato con più di un modo.

L'UE dovrebbe contribuire a istituire una struttura normativa per il settore multimodale a livello globale. Tuttavia, accanto a questo lavoro, occorre anche prendere in considerazione il valore aggiunto di una soluzione su scala europea in materia di responsabilità in grado di rispondere alle esigenze europee con la massima efficacia.

Inoltre, la frammentarietà dei regimi di responsabilità potrebbe essere superata usando un documento globale sui trasporti che comprenda e semplifichi l'intera catena di trasporto "porta a porta" (per es. lettere di vettura o polizze di carico multimodali). Oltre a una soluzione logistica globale per l'Europa, la Commissione potrebbe anche prendere in considerazione il valore aggiunto derivante dalla standardizzazione di un simile documento di trasporto per le operazioni di trasporto multimodale.

4.2.8. *Norme di carico*

La Commissione ha preso l'iniziativa di proporre norme comuni europee per le unità di carico intermodali nel trasporto infracomunitario¹⁶.

La proposta deriva dall'attuale varietà di configurazioni delle unità di carico, un elemento che genera costi di frizione e ritardi nelle operazioni che comportano il passaggio da un modo all'altro. Inoltre, di solito le casse mobili non sono impilabili e spesso i contenitori standard non sfruttano completamente le dimensioni autorizzate nel trasporto stradale europeo. L'industria europea ha bisogno di un sistema migliore per il carico delle unità nel trasporto infracomunitario per ridurre i costi e migliorare la competitività.

La Commissione esaminerà i modi appropriati per migliorare le norme europee in questo settore. Potrebbe essere anche opportuno esaminare la compatibilità delle unità usate nel trasporto aereo e in altri modi.

Le regole applicabili alle dimensioni dei veicoli e delle unità di carico dovrebbero rispondere alle esigenze di una logistica evoluta e di una mobilità sostenibile.

5. LA VIA DA SEGUIRE

Per conservare e migliorare la propria posizione logistica sul mercato mondiale, l'Europa ha bisogno di soluzioni di elevata qualità. Con le misure opportune e gli incentivi adeguati, la posizione di centro di eccellenza logistica favorirebbe la sostenibilità economica, sociale e ambientale in Europa e attenuerebbe le tendenze negative, come il trasferimento di attività

¹⁶ COM(2003) 155 def., modificato da COM(2004) 361 def.

commerciali e di occupazione al di fuori dell'Europa. L'Europa ha inoltre bisogno di comodità e di un sistema di trasporto particolarmente efficiente per poter gestire i flussi crescenti di merci trasportate ogni giorno sulle nostre infrastrutture e vie navigabili.

La presente comunicazione illustra una serie di idee che potrebbero essere sviluppate ulteriormente per istituire un quadro strategico, tenendo conto dei pareri espressi dalle istituzioni europee, dagli esponenti del settore e da qualsiasi altra parte interessata circa la fattibilità e il valore aggiunto di una strategia globale europea per la logistica del trasporto merci nonché l'opportunità di includervi questi ed altri settori di azione.

La presente comunicazione e le successive consultazioni porteranno all'adozione di un piano di azione per la logistica del trasporto merci nel corso del 2007. Questo piano sarà un punto di riferimento per lo sviluppo di una logistica avanzata nel trasporto merci e potrà essere accompagnato da proposte pertinenti.