



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.7.2006
COM(2006) 380 definitivo

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

**Revisione intermedia del Programma per la promozione del trasporto marittimo
a corto raggio [documento COM(2003) 155 definitivo]**

{SEC(2006) 922}
{SEC(2006) 923}

1. ANTEFATTI

Come si afferma nel documento sul riesame intermedio del Libro bianco¹ del 2001, la navigazione marittima a corto raggio svolge una funzione essenziale nel garantire una mobilità sostenibile e contribuisce anche al raggiungimento di altri obiettivi, come l'alleggerimento della congestione stradale e del carico inquinante sull'ambiente. Il trasporto marittimo a corto raggio fa parte integrante della catena logistica nel sistema di trasporto europeo propugnato dalla recente comunicazione della Commissione sulla logistica dei trasporti².

La Comunicazione della Commissione del 1999 sul trasporto marittimo a corto raggio³ aveva studiato gli ostacoli frapposti allo sviluppo di questo modo di trasporto e aveva sollecitato l'adozione di un approccio porta a porta con l'istituzione di sportelli unici.

Nel giugno 2002 i ministri dei Trasporti dell'Unione europea, in una riunione informale svoltasi a Gijón, in Spagna, si sono occupati della questione del trasporto marittimo a corto raggio. Successivamente, la Commissione ha preparato il Programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio⁴ riferendo in merito ai progressi fatti a partire dal 1999.

Alla Comunicazione⁵ ha fatto seguito una nuova riunione informale dei ministri dei Trasporti dell'UE nel luglio 2004 a Amsterdam (Paesi Bassi).

Nel gennaio 2006 una conferenza ministeriale ha avuto luogo a Lubiana (Slovenia), e in quella occasione sono state adottate le conclusioni relative alle "Autostrade del mare".

Anche il Parlamento europeo ha a più riprese ribadito il suo impegno per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio. La sua ultima risoluzione⁶ relativa a questa materia è dell'aprile 2005.

La politica europea nel settore risponde pienamente ai criteri dell'agenda di Lisbona.

2. IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO È IN ESPANSIONE

Il trasporto marittimo a corto raggio TMCR ha mantenuto la sua posizione di unico modo di trasporto capace di tenere il passo con la crescita impetuosa del trasporto stradale. Tra il 1995 e il 2004 il risultato in termini di t/km del TMCR nell'UE-25 è cresciuto del 32 %, a fronte di una crescita del trasporto stradale del 35 %. Il TMCR assorbe il 39 % di tutte le t/km nell'UE-25, a fronte del 44 % del trasporto su strada. A livello di UE-15 le percentuali sono rispettivamente del 42 % per il TMCR e del 44 % per il trasporto stradale.

¹ Keep Europe Moving – sustainable mobility for our continent, COM(2006) 314 def.

² La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile, COM(2006) 336 def.

³ Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa: Un'alternativa dinamica in una catena del trasporto sostenibile — Seconda relazione biennale di avanzamento, COM(1999) 317 def.

⁴ Programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio, COM(2003) 155 def.

⁵ Comunicazione concernente il trasporto marittimo a corto raggio, COM(2004) 453 def.

⁶ 2004/2161(INI).

I dati di cui si dispone dimostrano che il segmento in più rapida crescita del TMCR continua ad essere il trasporto a mezzo container, con un incremento medio annuo dell'8,8 % fin dal 2000.

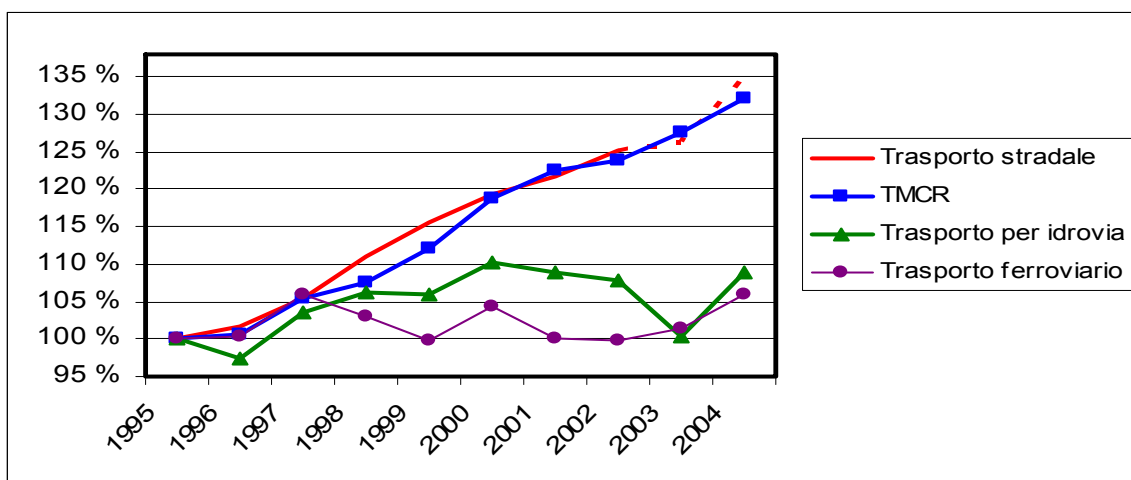


Figura: Crescita in percentuale del traffico, espressa in t/km del trasporto stradale del trasporto marittimo a corto raggio (TMCR), del trasporto per idrovia e del trasporto ferroviario nel periodo 1995-2004 (indice 1995 = 100)⁷.

3. SORMONTARE GLI OSTACOLI ALL'ESPANSIONE MARITTIMA A CORTO RAGGIO

Sono numerosi gli ostacoli che tuttora si frappongono a una rapida espansione del trasporto marittimo a corto raggio:

- non è ancora pienamente integrato nella catena logistica multimodale porta a porta;
- è ancora soggetto a procedure amministrative complesse;
- richiede una maggiore efficienza dei servizi portuali e un migliore accesso al retroterra.

Il citato Programma del 2003 sulla promozione del TMCR indicava 14 azioni finalizzate tutte a migliorare l'efficienza di questo modo di trasporto e al superamento degli ostacoli al suo sviluppo. Queste azioni si suddividono in legislative, tecniche ed operative. Con il presente riesame intermedio si intende dare una valutazione dell'attuale stato di avanzamento di queste azioni e indicare linee di azione per il futuro⁸.

⁷ Fonte: Eurostat, DG Energia e trasporti e 75 porti che fanno parte della ESPO (European Sea Ports Organisation). L'elenco di questi porti è riportato al capitolo 1.2.4.14 dell'allegato documento di lavoro. La Commissione esprime la sua riconoscenza a questi porti ed all'ESPO per aver coordinato i rilevamenti.

La parte punteggiata della linea corrispondente al traffico stradale (*road*) rispecchia i significativi cambiamenti che hanno avuto luogo nella metodologia di raccolta dei dati in alcuni Stati membri nel 2003-2004.

⁸ La Commissione ringrazia gli Short Sea Shipping Focal Points (Corrispondenti per il trasporto marittimo a corto raggio), gli operatori del trasporto marittimo e i Centri dei promozione del trasporto

3.1. Iniziative legislative

3.1.1. *Direttiva relativa ad alcune formalità di dichiarazione applicabili alle navi*⁹ (IMO-FAL¹⁰)

Il recepimento della direttiva negli ordinamenti nazionali è ormai quasi completato.

La Commissione ha reso pubbliche informazioni sui formulari FAL ed ha vivamente incitato i paesi non membri dell'UE a seguire l'esempio di quest'ultima, che accetta ora i formulari IMO FAL riconosciuti a livello internazionale nel loro formato e presentazione normalizzati.

La 32^a sessione del comitato IMO FAL del luglio 2005 ha adottato alcune modifiche di natura tecnica alla Convenzione.

L'azione n. 1 del Programma di promozione è stata quasi completamente realizzata.
Il monitoraggio e il controllo continueranno.

Occorre una nuova valutazione comparativa per allineare gli allegati della direttiva alle misure adottate dall'IMO alla 32^a sessione del Comitato FAL — termine ultimo: il 2007
(soggetti interessati: la Commissione e gli Stati membri).

3.1.2. *Marco Polo*

Il programma di sovvenzioni “Marco Polo”¹¹ è entrato nella fase operativa nel 2003. Nelle prime fasi di selezione, circa la metà dei progetti accettati prevedevano l'intervento del trasporto marittimo a corto raggio (soprattutto creazione di nuove linee o estensione di linee già esistenti).

Nel luglio 2004 la Commissione ha presentato una proposta intesa ad ampliare il programma Marco Polo¹². Questa proposta istituisce un programma Marco Polo II a partire dal 2007, in modo da portare avanti le azioni ammissibili in virtù dell'attuale programma Marco Polo, ma con una dotazione finanziaria molto più consistente.

Il nuovo programma individua nelle “Autostrade del mare” (si veda il capitolo 3.1.4) una nuova azione specifica, finalizzata a diminuire gradualmente il volume del traffico stradale su un determinato corridoio mediante il trasferimento di flussi di merci dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio sulle “Autostrade del mare”.

marittimo — Shortsea Promotion Centres per il contributo che hanno dato alla preparazione di questo documento.

Un'illustrazione del grado di realizzazione delle azioni finora intraprese (espressi in percentuale) si trovano nell'appendice 2 dell'allegato Documento di lavoro.

⁹ Direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità, GU L 67 del 9.3.2002, pag. 31.

¹⁰ International Maritime Organisation's Facilitation Forms.

¹¹ Regolamento (CE) n. 1382/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Programma Marco Polo), GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1.

¹² Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il secondo programma “Marco Polo” per la concessione di un contributo finanziario comunitario finalizzato a migliorare l'efficienza ambientale del sistema di trasporto di merci (“Marco Polo II”), COM(2004) 478 def.

L'azione n. 2 del Programma di promozione è stata completata per metà. *Si continuerà a lavorare per utilizzare Marco Polo a vantaggio del trasporto marittimo a corto raggio fino al 2010 e oltre.*

3.1.3. Unità di carico intermodali

Si è in attesa dell'adozione finale, da parte del legislatore, della proposta della Commissione di direttiva sulle unità di carico intermodali¹³.

L'azione n. 3 del Programma di promozione non ha segnato progressi.

3.1.4. Autostrade del mare

Le Autostrade del mare sono uno strumento importante per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio.

La revisione degli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (RTE-T)¹⁴ nell'aprile 2004 prevede progetti prioritari per quattro Autostrade del mare. Viene istituito anche un parallelo tra le Autostrade del mare e il Programma Marco Polo, attraverso l'individuazione di alcuni criteri, quali l'intento di evitare le distorsioni della concorrenza e l'intento di garantire la vitalità del progetto una volta cessato il contributo finanziario della Comunità.

Nel febbraio 2005 la Commissione ha approntato un Vademecum¹⁵ che intende agevolare la concreta applicazione della normativa.

Al termine dell'invito a presentare proposte per il 2005 sono state prescelte tre azioni di sostegno ai piani direttori regionali strategici per le Autostrade del mare: queste azioni riceveranno un contributo finanziario dal bilancio RTE-T. Si tratta di azioni che interessano il Mar Baltico, il litorale dell'Europa occidentale ed il Mediterraneo.

L'attuazione delle Autostrade del mare richiede **un partenariato e una cooperazione** tra tutti i soggetti interessati. È essenziale realizzare la **concentrazione dei flussi di merci**, un requisito imprescindibile per garantire la vitalità delle Autostrade del mare. I progetti di Autostrade del mare vengono proposti da almeno due Stati membri, devono associare il settore pubblico e il settore privato e devono comprendere collegamenti marittimi a corto raggio.

Le Autostrade del mare devono anche osservare alcuni **criteri di qualità**. Qualità significa disponibilità di infrastrutture di qualità nei porti e collegamenti adeguati con il retroterra, come pure procedure amministrative adeguate. Nel concetto di qualità rientra anche la predisposizione di un sistema di monitoraggio e di tracciabilità dei trasporti, delle "finestre uniche" e, all'interno delle aree portuali, l'istituzione di opportune procedure per gestire le frequenze di trasporto richieste dai collegamenti marittimi a corto raggio.

¹³ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle unità di carico intermodali, COM(2003) 155 def., modificato dal COM(2004) 361 def.

¹⁴ Decisione 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, GU L 167, del 30.4.2004, pag. 1.

¹⁵ Si veda: www.ec.europa.eu/comm/transport/intermodality/motorways_sea/projects_en.htm.

Alla luce delle conclusioni della conferenza ministeriale del gennaio 2006 e delle nuove prospettive finanziarie RTE-T, è essenziale che, in questo momento, gli Stati membri accordino le opportune priorità ai progetti di Autostrade del mare.

L'azione n. 4 del Programma di promozione, che definisce il concetto di "Autostrade del mare" è stata integralmente portata a termine.

Pertanto occorrerà procedere ad un nuovo esame di valutazione per rendere operative le prime Autostrade del mare — scadenza: 2010 (soggetti interessati: la Commissione, gli Stati membri e gli operatori del settore).

La Commissione esaminerà altresì se il concetto di ***Autostrade del mare possa essere esteso al di là dell'ambito delle RTE-T per istituire un marchio di qualità di eccellenza logistica nel settore del trasporto marittimo a corto raggio — scadenza: 2007***.

3.1.5. L'efficienza ambientale del trasporto marittimo a corto raggio

Rispetto ad altri modi di trasporto, il trasporto marittimo presenta una migliore efficienza energetica e, in genere, è meno inquinante. Un maggior ricorso al trasporto marittimo a corto raggio è in armonia con le politiche dell'Unione in materia ambientale e con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂.

È comunque necessario migliorare ancora le prestazioni ambientali del trasporto marittimo, soprattutto per quanto riguarda le emissioni di SO_x, di NO_x e di particolato. È urgente salvaguardare l'immagine "pulita" del trasporto marittimo in un momento in cui il trasporto stradale diminuisce il suo impatto sull'ambiente. Tuttavia, come sottolinea la Thematic Network for Short Sea Shipping (Rete tematica per il trasporto marittimo a corto raggio — REALISE)¹⁶, se si tiene conto di un più ampio ventaglio dei costi esterni (diseconomie), come il rumore, gli incidenti e la congestione, il trasporto marittimo a corto raggio risulta ancora in vantaggio sul trasporto stradale sotto il profilo dei suoi effetti socio-ambientali.

Nel luglio 2005 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno emanato un provvedimento fondamentale per rendere il trasporto marittimo ancora più rispettoso dell'ambiente, adottando una direttiva¹⁷ che imporrà un tenore massimo di zolfo dell'1,5 % per il combustibile usato dalle navi che circolano nel Baltico (il limite entrerà in vigore nell'agosto 2006), nel Mare del Nord e nella Manica (entrata in vigore prevista nell'autunno 2007)¹⁸. Lo stesso limite entrerà in vigore nei confronti di tutte le navi passeggeri impiegate per collegamenti regolari tra i porti dell'UE a partire dall'agosto 2006.

L'azione n. 5 del Programma di promozione è stata completata per metà. ***Si continuerà a lavorare per sostenere la più generale strategia della Commissione in materia ambientale, che mira a rendere il trasporto marittimo ancora più rispettoso dell'ambiente***, con particolare riferimento ad iniziative nel settore della ricerca e dello sviluppo tecnologico.

¹⁶ Prestazione n. 3.3: Environmental Transport Options.

¹⁷ Direttiva 2005/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2005, che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, GU L 191 del 22.7.2005, pag. 59.

¹⁸ "SO_x Emission Control Areas" (Zone di controllo delle emissioni di SO_x) emanato ai sensi dell'allegato VI della convenzione MARPOL 73/78.

3.2. Iniziative di natura tecnica

3.2.1. Guida alle procedure doganali applicabili al trasporto marittimo a corto raggio

Come previsto dal Programma di promozione del 2003, la Commissione ha svolto consultazioni al livello europeo sulla Guida per le procedure doganali applicabili al trasporto marittimo a corto raggio¹⁹. Le risposte alla consultazione hanno messo in evidenza le difformi applicazioni, al livello nazionale, regionale e locale della normativa doganale dell'UE indicando la necessità di procedure doganali semplificate. La prima questione (quella relativa alla normativa doganale dell'UE) è affrontata più sotto, al punto 3.2.3. In risposta all'ultimo aspetto, quello delle procedure semplificate, la Commissione ha presentato nel 2004 un documento di lavoro²⁰ sul "Servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato", un servizio autorizzato dalle autorità doganali a trasportare merci comunitarie tra due Stati membri con un minimo di formalità.

Inoltre, la Commissione ha tenuto periodicamente aggiornata la Guida precedentemente citata (l'ultimo aggiornamento risale al gennaio 2004). Successivi aggiornamenti saranno presi in considerazione non appena saranno state adottate le proposte che la Commissione ha presentato sulla modernizzazione del Codice doganale (si veda il successivo punto 3.2.3).

L'azione n. 6 del Programma di promozione è stata portata a termine. ***I lavori diretti a individuare e risolvere questioni specifiche continuerà nell'ambito delle azioni 7 ed 8*** (in proposito si vedano i successivi punti 3.2.2 e 3.2.3).

3.2.2. Individuazione ed eliminazione degli ostacoli che bloccano l'espansione del trasporto marittimo a corto raggio

La ricerca di soluzioni alle strozzature individuate nelle operazioni di trasporto marittimo a corto raggio porta a porta è proseguita alacramente e sta cominciando a produrre risultati tangibili. In quest'ambito, la cooperazione permanente con gli Stati membri e con gli operatori del settore è stata di importanza vitale. Dalle 161 strozzature recensite nel 2002, si è passati alle attuali 35²¹. Si continuerà a lavorare per eliminare le strozzature rimanenti. Questa individuazione è stata nuovamente lanciata nell'aprile 2005 per pervenire ad un quadro aggiornato della situazione che comprenda anche i paesi dell'allargamento.

La Comunicazione del 2004 sul trasporto marittimo a corto raggio presenta vari casi di strozzature ormai eliminate. Oltre ad esse hanno trovato soluzione le seguenti strozzature:

Il formato elettronico del documento doganale T2 (o equivalente) è accettato oggi dal porto di Goole (UK). Non è più necessario intraprendere un viaggio di circa 110 km fino all'ufficio doganale e ritorno per presentare una copia cartacea.

Nei porti spagnoli gli agenti doganali non esigono più **copia cartacea della "declaración sumaria"** (l'equivalente del manifesto di carico) e accettano ora questo documento in formato elettronico.

¹⁹ Guida al regime doganale del trasporto marittimo a corto raggio, doc. SEC(2002) 632.

²⁰ Procedure doganali semplificate sul trasporto marittimo a corto raggio: "Servizio regolare di trasporto marittimo autorizzato", SEC(2004) 333.

²¹ Si veda il sito: www.ec.europa.eu/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/index_en.htm.

In Grecia, **non è più richiesto che i manifesti di carico siano tradotti in greco**, a meno che non vengano usati come dichiarazione sommaria.

Inoltre, la Commissione ritiene che, attualmente, sia più importante che mai concentrare gli sforzi sul settore portuale in modo da rafforzare il ruolo dei porti come punti nodali della catena logistica.

L'azione n. 7 del Programma di promozione è stata realizzata per oltre la metà. ***I lavori proseguiranno per eliminare gli ostacoli individuati e per individuare eventuali ulteriori ostacoli anche nei nuovi Stati membri***, con particolare riferimento al settore portuale.

3.2.3. *Ravvicinamento delle prassi nazionali e informatizzazione delle procedure doganali comunitarie*

Il Nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS — New Computerised Transit System) è operativo dalla metà del 2003. Grazie a questo sistema le vecchie procedure cartacee applicabili al trasporto merci con il regime del Documento amministrativo unico (DAU) sono sostituite da messaggi elettronici.

Nel novembre 2005 la Commissione ha preparato un nuovo pacchetto di misure con l'obiettivo di semplificare e snellire le procedure doganali e istituire un sistema che creerebbe un ambiente senza supporto cartaceo per le operazioni doganali, lo scambio di merci, compresi gli aspetti inerenti alla sicurezza²². Il citato pacchetto contiene proposte dirette ad ammodernare il Codice doganale e a istituire il sistema "e-Customs", in modo che messaggi e dichiarazioni in formato elettronico diventeranno la regola mentre le dichiarazioni su supporto cartaceo saranno l'eccezione.

Future iniziative, come i sistemi per l'identificazione e il rintracciamento a lunga distanza (LRIT) a mezzo satellite possono costituire un ulteriore passo in avanti verso un ambiente in cui tanto l'itinerario seguito dalla nave quanto le merci in carico possono essere monitorate in modo affidabile e sicuro, diminuendo in tal modo la necessità di effettuare controlli individuali.

Va inoltre segnalato che due gruppi di contatto²³ costituiti da Uffici doganali stanno lavorando per incrementare la cooperazione e il coordinamento pratico fra gli Uffici doganali dei principali porti dell'Unione europea. Questi gruppi studiano le difformi applicazioni delle norme doganali comunitarie al livello nazionale, regionale e locale, definiscono a loro volta delle norme e si adoperano per arrivare ad una applicazione uniforme dei controlli.

L'azione n. 8 del Programma di promozione è stata completata per oltre la metà. ***Il lavoro proseguirà in seno ai gruppi di contatto per armonizzare l'applicazione delle norme doganali a livello nazionale, regionale e locale***.

²² Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Codice doganale comunitario (Codice doganale aggiornato), COM(2005) 608 def. e proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio, COM(2005) 609 def.

²³ Il primo gruppo (RALFH) si occupa dei grandi porti del nord Europa, il secondo (ODYSSUD) si occupa dei principali porti dell'Europa meridionale.

3.2.4. Ricerca e sviluppo tecnologico

La Rete tematica del trasporto marittimo a corto raggio (REALISE)²⁴ ha terminato i suoi lavori alla fine del 2005. Sono stati prodotti tre studi integrati sulle statistiche, sulle questioni ambientali e sul prezzo del trasporto marittimo a corto raggio (al riguardo si rinvia ai punti 3.1.5, 3.3.4 e 3.3.5).

Altre iniziative di ricerca che presentano interesse per questo tipo di trasporto marittimo sono in corso: si tratta, tra l'altro, di studi sulla riduzione delle emissioni delle navi, sull'approntamento di nuovi tipi di navi e di motori, e sulla creazione delle Autostrade del mare e sulle attrezzature per la movimentazione nei porti.

L'azione n.9 del Programma di promozione è stata realizzata per oltre la metà. ***Proseguiranno i lavori per fare il punto sui risultati del 5° programma quadro, per confermare i positivi risultati scaturiti dal 6° programma quadro e divulgare efficacemente i risultati. Il trasporto marittimo a corto raggio, in quanto parte integrante dei trasporti per via d'acqua, deve figurare fra i settori prioritari di azione del 7° programma quadro.***

3.3. Iniziative operative

3.3.1. Sportelli amministrativi unici

Il pacchetto di misure che interessa il settore doganale ricordato al punto 3.2.3 comprende una serie di regole per le informazioni che devono essere fornite dagli operatori economici e trasmesse tra le autorità doganali e altri soggetti e agenzie operanti alle frontiere, come le guardie di frontiera, i veterinari e le autorità responsabili dell'ambiente. Gli operatori economici saranno tenuti a fornire le informazioni prescritte una volta sola ("single window", "finestra unica"), mentre le merci verrebbero controllate da queste autorità nello stesso momento e nello stesso luogo ("sportello amministrativo unico").

L'azione n.10 del Programma di promozione è stata realizzata per oltre la metà. ***Continueranno i lavori diretti a istituire gli sportelli amministrativi unici*** ("finestre uniche").

3.3.2. I Corrispondenti per il trasporto marittimo a corto raggio (Short Sea Shipping Focal Points)

Questi Corrispondenti sono rappresentanti delle amministrazioni marittime nazionali e personalità competenti nel campo dei trasporti marittimi a corto raggio all'interno dell'amministrazione di appartenenza. La Commissione non ha mai cessato di sottolineare il loro ruolo essenziale nella politica del TMCR ed ha organizzato periodicamente riunioni con questi rappresentanti per scambiare informazioni, discutere i progetti di Autostrade del mare ed eliminare gli ostacoli all'espansione del TMCR (al riguardo si veda il punto 3.2.2). La maggior parte dei nuovi Stati membri e dei paesi candidati all'adesione o in via di adesione sono stati rapidamente associati ai lavori di questi corrispondenti.

²⁴ Si veda il sito www.realise-sss.org.

L'azione n. 11 del Programma di promozione è stata realizzata per oltre la metà. ***I lavori continueranno con riunioni periodiche dei corrispondenti, in modo da garantire il flusso di informazioni e il raggiungimento di risultati concreti***, ivi compresa la questione delle Autostrade del mare.

3.3.3. Centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio

Al momento attuale sono attivi, in Europa, 21 SPCs (Centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio)²⁵. Questi Centri sono animati da operatori del settore e offrono consulenza obiettiva e imparziale sui modi di utilizzo del trasporto marittimo a corto raggio per rispondere alle esigenze di qualsiasi utente dei trasporti. Per l'essenziale, sono indipendenti da specifici gruppi di interesse ed operano nel rispetto della politica europea per la promozione del settore. I Centri nazionali hanno costituito un *network* denominato European Shortsea Network (ESN)²⁶ che costituisce uno strumento virtuale comune per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio in Europa. La Commissione dà il proprio risoluto appoggio a questi Centri, allo loro attività e alla loro rete e si augura che anche le autorità nazionali li sostengano in pari misura.

Di recente, tra i compiti svolti da questi centri ha assunto importanza preminente il censimento delle strozzature del TMCR e la ricerca di soluzioni pratiche per porvi rimedio (al riguardo si veda il punto 3.2.2).

Attualmente la Commissione sta studiando come promuovere un concetto più ampio di multimodalità fondato sulle strutture esistenti. Una delle soluzioni prospettate consisterebbe nell'estendere la promozione del TMCR alla multimodalità nelle catene logistiche terrestri.

L'azione n. 12 del Programma di promozione è stata realizzata per oltre la metà. Si continuerà a lavorare ***per garantire il buon funzionamento dei Centri di promozione e per fornire a questi degli utili orientamenti per la loro attività. Si continuerà ad ampliare la copertura geografica della loro sfera d'azione***. Si continuerà anche a lavorare ***per garantire la solidità finanziaria*** di questi Centri di promozione, ***quanto meno sul medio termine***.

Occorrerà effettuare una nuova valutazione comparativa per decidere se sia possibile estendere la sfera di attività dei Centri di promozione anche alla promozione di servizi terrestri multimodali e servizi logistici connessi nel termine di 3 anni (soggetti interessati: Centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio, Stati membri, Commissione).

3.3.4. L'immagine del trasporto marittimo a corto raggio

Sulla base delle informazioni comunicate dalle imprese del settore marittimo e dalla citata *European Shortsea Network*, gli sforzi intrapresi per migliorare l'immagine generale del TMCR sono stati coronati dal successo. Conseguentemente, questo modo di trasporto viene ormai considerato alla stregua di un segmento moderno ed efficiente all'interno delle catene co-modali di trasporto.

²⁵ Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lituania, Malta, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Spagna, Svezia e Turchia.

²⁶ Questa struttura ha un proprio sito web: www.shortsea.info.

Tuttavia, l'integrazione del trasporto marittimo a corto raggio nelle catene logistiche non è del tutto realizzata. Di qui la necessità di concentrare gli sforzi per promuovere l'immagine di questo modo di trasporto soprattutto con riferimento a questo obiettivo, un obiettivo che, tra l'altro, potrebbe rivelarsi utile per lo sviluppo delle Autostrade del mare. I caricatori, i proprietari delle merci, i trasportatori e gli speditori devono continuare a essere i destinatari di questa azione di promozione, senza dimenticare i giovani, ai quali il settore apre buone prospettive di impiego.

La Commissione ritiene che lo scambio delle migliori pratiche ("success stories") sia uno strumento fondamentale per promuovere il trasporto marittimo a corto raggio. Da cinque anni la Commissione ha raccolto una serie di successi conseguiti in questo settore del trasporto marittimo, fa un controllo incrociato con l'aiuto della già citata *European Shortsea Network* e li pubblica periodicamente su Internet²⁷.

La Rete tematica per il trasporto marittimo a corto raggio (REALISE) cerca di determinare se il servizio di trasporto porta a porta in cui interviene il TMCR siano di norma più onerosi o meno onerosi di altri servizi di trasporto porta a porta (come il semplice trasporto su strada o il trasporto ferrovia/strada). Sulla base degli elementi di informazione raccolti nel corso dello studio è assolutamente impossibile pervenire a conclusioni precise. Si può soltanto constatare che "il trasporto marittimo a corto raggio inserito in una catena di trasporto multimodale è meno oneroso — su numerosi corridoi e segmenti europei — delle soluzioni basate sul trasporto unimodale"²⁸. Lo studio qui citato sottolinea peraltro che la competitività sui prezzi potrebbe non essere una condizione sufficiente per incoraggiare un trasferimento cospicuo di traffico dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio. Dovrebbero cioè essere soddisfatte altre condizioni tra le quali le funzioni e i servizi offerti dalle strutture portuali e dal retroterra dell'area portuale (ivi compresi gli orari e l'affidabilità dei servizi) che incidono sulla scelta del modo di trasporto.

Un altro studio che istituisce un confronto delle prestazioni fra i vari modi di trasporto è riuscito a definire una prima serie di indicatori comparativi (ad esempio i costi di trasporto, le esternalità, la durata totale del trasporto, la flessibilità)²⁹. I risultati indicano che spetta all'utente dei servizi di trasporto scegliere fra costi inferiori e rapidità maggiore. Il trasporto marittimo a corto raggio su distanze più lunghe sembra presentare un vantaggio sul piano dei costi, ma risulta in svantaggio sul piano della velocità e della flessibilità. L'affidabilità, altro fattore decisivo per la scelta del modo di trasporto, è una caratteristica comune sia al trasporto marittimo a corto raggio che al trasporto stradale.

L'azione n. 13 del Programma di promozione è stata realizzata per oltre la metà. ***Occorre ora concentrare gli sforzi per una migliore integrazione del trasporto marittimo a corto raggio nella catena multimodale del trasporto e della logistica***, in particolare sugli aspetti connessi all'immagine generale di questo modo di trasporto.

²⁷ Si veda il sito: www.ec.europa.eu/comm/transport/maritime/sss/policy_success_en.htm.

²⁸ Prestazione n. 4.3: Multi-modal Meta Model Report.

²⁹ Comparative Benchmarking of Performance for Freight Transport across the Modes from the Perspective of Transport Users, ISL, Bremen, January/March 2006.

3.3.5. Informazioni statistiche

La direttiva del Consiglio sulle statistiche relative ai trasporti marittimi³⁰, le cui disposizioni sono tutte entrate in vigore nel 2000, costituirà gradualmente la principale fonte di informazione per il trasporto marittimo a corto raggio, una volta che produrrà una serie di dati sufficienti per poter analizzare le tendenze in atto.

La Commissione ha lavorato su una matrice che consentirà di fare utili confronti fra i vari modi di trasporto, convertendo i dati in tonnellate trasmessi dal trasporto marittimo a corto raggio in dati espressi in tonnellate-chilometro, che è la misura utilizzata dagli altri modi di trasporto. Eurostat sta procedendo a dei test su un primo strumento di misurazione. La Rete tematica per il trasporto marittimo a corto raggio (REALISE) ha contribuito a raffinare i dati scaturiti.

L'azione n. 14 del Programma di promozione è stata quasi completamente realizzata. La Commissione continuerà a ***lavorare per creare una fonte di dati statistici in tonnellate/chilometro unica e affidabile per il trasporto marittimo a corto raggio***. La tabella di conversione attualmente disponibile dovrà essere ulteriormente perfezionata.

4. CONCLUSIONI

Il Programma di promozione del trasporto marittimo a corto raggio ha dimostrato la propria utilità, ha rafforzato la posizione di questo modo nella co-modalità ed è stato realizzato per più della metà. Risulta che le azioni contemplate dal Programma hanno affrontato in modo positivo tutti gli aspetti in cui il settore incontra delle difficoltà.

Alcune azioni presentate in tre schede di attività del Programma di promozione per il 2003 sono state portate a termine (o lo sono quasi): si tratta di IMO FAL, delle Autostrade del mare e della Guida alle operazioni doganali per i trasporti a corto raggio. Per le prime due azioni sono stati fissati nuovi obiettivi e nuove scadenze. La terza è stata fusa con altre azioni attualmente in corso.

In alcuni casi si è constatata la necessità di fissare con maggior precisione gli obiettivi delle azioni (integrando il trasporto marittimo a corto raggio nella catena logistica degli approvvigionamenti) o di aggiungere nuovi obiettivi (ampliare la sfera di attività dei Centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio anche alla catena degli approvvigionamenti terrestri).

È inoltre necessario proseguire gli sforzi avviati separatamente nel settore portuale in modo da rendere il trasporto marittimo a corto raggio una componente della catena logistica ancora più efficiente e concorrenziale di quanto sia attualmente.

In questa fase, risulta che le 14 azioni individuate dal Programma di promozione sono il frutto di una scelta intelligente e che le attività che portano avanti — tanto nelle azioni in corso quanto nelle azioni appena iniziate o in cui sono stati ridefiniti gli obiettivi — dovrà intensificarsi in collaborazione con gli Stati membri, con gli operatori del settore e con la European Shortsea Network.

³⁰ Direttiva 95/64/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare, GU L 320 del 30.12.1995, pag. 25, entrata in applicazione.