Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar Il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill marbuta ma' reċipjenti sempliċi taħt pressjoni (Verżjoni kkodifikata)

COM(2008) 202 finali — 2008/0076 (COD)

(2009/C 27/09)

Nhar is-26 ta' Mejju 2008, il-Kunsill ta' l-Unjoni Ewropea ddeċieda, b'konformità ma' l-Artikolu 95 tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, li jikkonsulta lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar

Il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill marbuta ma' reċipjenti sempliċi taħt pressjoni (Verżjoni kkodifikata).

Billi l-Kumitat jikkunsidra li l-kontenut tal-proposta huwa kompletament sodisfaċenti u li m'hemm bżonn ta' l-ebda kumment min-naħa tiegħu, iddeċieda, matul l-446 sessjoni plenarja tiegħu tad-9 u l-10 ta' Lulju 2008 (seduta tad-9 ta' Lulju 2008), b'142 vot favur, u 6 astensjonijiet, li jagħti opinjoni favorevoli għat-test propost.

Brussell, id-9 ta' Lulju 2008.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Dimitris DIMITRIADIS

Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar is-suġġett Lejn netwerk ferrovjarju bi prijorità għall-merkanzija

COM(2007) 608 finali

(2009/C 27/10)

Nhar it-18 ta' Ottubru 2007, il-Kummissjoni Ewropea iddeċidiet, b'konformità ma' l-Artikolu 262 tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, li tikkonsulta lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar is-suġġett

Lejn netwerk ferrovjarju bi prijorità għall-merkanzija.

Is-Sezzjoni Speċjalizzata għat-Trasport, l-Enerġija, l-Infrastruttura u s-Soċjetà ta' l-Informazzjoni, inkarigata sabiex tipprepara l-ħidma tal-Kumitat dwar is-suġġett, adottat l-opinjoni tagħha nhar il-5 ta' Ġunju 2008. Ir-rapporteur kien is-Sur Buffetaut.

Matul l-446 sessjoni plenarja tiegħu li nżammet fid-9 u fl-10 ta' Lulju 2008 (seduta ta' l-10 ta' Lulju), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-opinjoni b'111-il vot favur u astensjoni waħda.

1. **Konklużjonijiet**

1.1. Il-KESE huwa ta' l-istess fehma tal-Kummissjoni dwar is-sitwazzjoni tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija fl-Unjoni Ewropea u jqis li l-proposti tal-Kummissjoni mexjin fid-direzzjoni t-tajba, allavolja huma dgħajfa wisq b'relazzjoni għall-isfida li jeħtieġ negħlbu.

1.2. Huwa jemmen li s-sitwazzjoni għandha titjieb billi:

— jiġi provdut servizz loġistiku aktar milli sempliċi provviżjoni tat-trasport;

— jitnaqqsu l-ispejjeż biex jiġu offruti prezzijiet aktar kompetittivi;

— tiżdied l-affidibilità tas-servizz provdut;

— iż-żmien li jieħu t-traġitt "minn bieb għal ieħor" (mill-punt tat-tluq sad-destinazzjoni) ikun pjuttost qasir;

— jiġu introdotti servizz flessibbli u l-kapaċità li jkun hemm reazzjoni f'waqtha f'każ ta' interruzzjonijiet fit-trasport.

1.3. *Servizz loġistiku ġenwin*

Il-kunċett fundamentali huwa li s-sistema ferrovjarja — li min-natura tagħha hija kumplessa — tiġi ssemplifikata għall-klijenti. Dan ifisser li l-ħtiġijiet tal-klijentela għandhom jiġu ssorveljati bir-reqqa, li tingħata informazzjoni ċara u affidabbli u li jiġu provduti aktar vaguni privati, u servizzi fuq il-bażi tal-prinċipju "minn bieb għal ieħor", li jinkludu t-tagħbija u l-ħatt tal-merkanzija.

1.4. *Tnaqqis ta' l-ispejjeż*

1.4.1. Biex dan iseħħ, ikun għaqli nadottaw l-istrateġija ta' inter-operabilità u ta' armonizzazzjoni teknika fl-Ewropa. Tradizzjonalment, kull netwerk ħoloq ir-regoli u s-sistemi proprjita' regolamentazzjoni u sigurtà tiegħu. Hemm bżonn li gradwalment is-sistemi kollha jaslu f'punt ta' konverġenza, u l-implimentazzjoni mill-aktar fis ta' l-ERTMS (is-Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju) għandha tkun prijorità.

1.4.2. Permezz ta' investiment adattat u kull fejn ikun possibbli, ser ikun hemm bżonn li jibda jsir tibdil gradwali fil-karatteristiċi ta' l-infrastruttura ferrovjarja jiġifieri l-qies (gauge), it-tul tal-ferrovija, ir-rampi, iż-żrieżaq u t-tagħbija li jiflaħ il-fus, biex jiġu adattati għall-ħtiġijiet tat-trasport tal-merkanzija, bħalma hu l-każ per eżempju fl-Istati Uniti.

1.4.3. L-iżvilupp ġenwin tal-kompetizzjoni u l-ftuħ tas-suq iġibu magħhom l-obbligu ta' aktar effikaċja u produttività. Din il-kwistjoni tqajjem waħda oħra, dik tat-taħriġ tal-persunal fil-qasam ferrovjarju. Filfatt, l-operaturi l-ġodda li jkunu għadhom kif daħlu fis-suq ġielijhabbtu wiċċhom ma' nuqqas ta' persunal ikkwalifikat. Għalhekk ikun tajjeb li jiġu implimentati korsijiet tat-taħriġ adegwati bl-għan li dawn il-ħtiġijiet ikunu ssodisfati u biex jinħolqu impjiegi ġodda li jkunu jeħtieġu persunal bi kwalifiki għolja.

1.4.4. L-allokazzjoni ta' l-ispejjeż mill-amministraturi ta' l-infrastruttura fost id-diversi operaturi għandha tiġi kkunsidrata mill-ġdid, l-istess kif jinħtieġ li l-ispejjeż esterni marbuta mal-mezzi tat-trasport li qegħdin jikkompetu ma' xulxin jiġu allokati aħjar sabiex jinħolqu l-kondizzjonijiet ideali għal kompetizzjoni ħielsa u mingħajr distorsjonijiet.

1.4.5. Għandhom jiġu analizzati u appoġġjati għadd ta' inizjattivi bħall-"Betuwe line", il-proġett New Opera jew FERRMED sabiex nitgħallmu minnhom filwaqt li naqsmu l-esperjenzi u l-prattiki tajbin.

1.5. *Servizz aktar affidabbli*

1.5.1. Ikun tajjeb li jiġu stabbiliti regoli kuntrattwali vinkolanti dwar il-kumpens li jingħata lill-klijenti li jirċievu servizz ta' kwalità ħażina, għax dan jipprovdi inċentiv għat-titjib tal-kwalità tas-servizz provdut.

1.5.2. Hemm bżonn li jsir sforz rigward il-kwalità u l-affidabilità tad-diversi aspetti tas-servizz. Dan jikkonċerna r-rolling stock kif ukoll is-sinjalazzjoni, il-linji tal-ferrovija u s-sistemi ta' informazzjoni.

1.5.3. Servizz li jkun aktar affidabbli jfisser ukoll l-użu ta' mogħdijiet tal-ferrovija tajbin għall-merkanzija, per eżempju billi jiġu stabbiliti regoli li jiffavorixxu l-merkanzija f'każ li jkun hemm konflitti marbuta mat-traffiku fuq dawn il-mogħdijiet, fl-interess — ovvjament — ta' l-utenti kollha. Servizz bħal dan jagħti aktar spazju wkoll għall-flessibbiltà fejn jidħlu perjodi u ħinijiet tat-traffiku.

1.6. *Traġitti "kompluti" minn "bieb għal ieħor" raġonevolment qosra*

1.6.1. Wieħed mill-ilmenti li ġeneralment isiru dwar it-trasport ferrovjarju tal-merkanzija jikkonċernaw it-tul u d-dewmien tat-traġitti. Biex insolvu din il-kwistjoni, il-mogħdijiet għandu jkollhom numru limitat ta' waqfiet (jew saħansitra l-ebda waqfa) u għandhom ikunu ddisinjati b'tali mod li jassiguraw li l-probabilità li jfixklu l-fluss tat-traffiku ta' ferrovija oħra hija żgħira ħafna. Barraminhekk, fir-rigward tal-ġestjoni ta' l-operazzjoni, f'każ ta' konflitti marbuta mat-traffiku, jeħtieġ li fejn possibbli t-trasport tal-merkanzija jingħata prijorità. Il-ferroviji b'veloċità għolja ta' billejl għandhom jiġu żviluppati wkoll.

1.6.2. Hemm bżonn ta' investiment fit-tħejjija ta' l-infrastruttura għall-ferroviji b'veloċità għolja — irridu nżommu f'moħħna li veloċitajiet akbar ifissru li l-piż massimu awtorizzat tat-tagħbiji li jiflaħ il-fus ikun inqas. Filwaqt li huwa minnu li hemm bżonn li jsir xi ħaġa dwar il-veloċità dgħajfa attwali tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, jeħtieġ nenfasizzaw li l-aktar fattur importanti huwa li l-veloċità tibqa' kostanti. Aħjar veloċità moderata imma kostanti milli l-fenomenu marbut ma' waqfiet/tqabbid tal-magna mill-ġdid (stop/start) li jikkawża akkumulazzjoni ta' dewmien.

1.7. *L-introduzzjoni tal-flessibilità*

1.7.1. Il-prinċipji u l-metodi tradizzjonali tal-ġestjoni tat-traffiku, li sistematikament jagħtu prijorità lill-ferroviji tal-passiġġieri, fuq rotot teoretiċi ffissati bil-quddiem, għandhom effett involontarju iżda reali ħafna: f'każ ta' ferrovija tal-merkanzija, dewmien żgħir qabel it-tluq (per eżempju għaxar minuti) kważi dejjem jikkawża dewmien importanti fil-wasla (numru ta' sigħat jew anke ġurnata sħiħa).

1.7.2. Bis-saħħa ta' l-iżvilupp tat-teknoloġija fi żmien medju/twil, ser ikun possibbli li tiżdied il-fluwidità fit-traffiku tal-ferroviji tal-merkanzija f'ħin reali mingħajr l-użu ta' mogħdija teoretika ffissata bil-quddiem bħala l-uniku punt ta' referenza. Permezz tal-kunċett ta' "moving block", li ġie inkorporat fl-aħħar fażi ta' l-ERTMS, ser ikun possibbli li aktar ferroviji jivvjaġġaw fuq l-istess infrastruttura u li jkun hemm reazzjonijiet aħjar f'każ ta' interruzzjonijiet fit-trasport. Biex dan iseħħ, l-Istati Membri kollha għandhom jinvestu fl-ERTMS biex ikun hemm garanzija ta' inter-operabilità u kontinwità fl-użu tad-diversi netwerks nazzjonali mill-aktar fis possibbli.

1.7.3. L-investiment fil-kapaċità huwa madankollu neċessarju għall-konġestjoni tat-traffiku u l-pjattaformi ta' tagħbija/ħatt li jippermettu l-inter-operabilità tas-sistemi tat-trasport.

1.7.4. Il-kwistjoni marbuta ma' l-istazzjonijiet tat-tqassim, tat-tagħbija u l-ħatt tal-merkanzija hija importanti iżda ma tistax tinfired mill-kwistjoni tan-netwerks sekondarji mifruxa fi kwantitajiet żgħar fir-reġjuni kollha. Il-fatt hu li biex ikun ġenwinament kompetittiv, it-trasport ferrovjarju tal-merkanzija għandu jippermetti li l-merkanzija tinġarr sa l-eqreb punt possibbli tal-klijenti.

1.8. *Netwerk iddedikat għat-trasport tal-merkanzija*

1.8.1 Għalkemm ma tantx hija ħaġa realistika li wieħed jirrakkomanda li jitwaqqaf netwerk trans-Ewropew iddedikat għat-trasport tal-merkanzija, m'hemmx dubju li l-preżenza ta' netwerk separat hija l-aħjar mod għall-promozzjoni tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, li b'hekk isir aktar affidabbli, aktar puntwali, orħos u aktar veloċi. L-għażla ta' kurituri orjentati lejn it-trasport tal-merkanzija għandha aktar ċans li ssir realtà fil-futur qrib, iżda fin-nuqqas ta' netwerks ewlenin trans-kontinentali ddedikati għat-trasport tal-merkanzija, jista' jkun possibbli li fil-kurituri orjentati lejn it-trasport tal-merkanzija jiġu inkorporati numru dejjem akbar ta' sezzjonijiet tal-linja ddedikati għat-trasport tal-merkanzija bl-għan li jiġu kkollegati l-aktar ċentri ekonomiċi attivi, kif wera s-suċċess tal-Betuwe line bejn il-port ta' Rotterdam u l-Ġermanja. L-Istati Membri kollha għandhom ikunu ġenwinament involuti fl-implimentazzjoni tal-politiki u r-regolamenti bl-għan li s-sistema ferrovjarja ssir aktar kompetittiva.

2. **Is-sitwazzjoni attwali**

2.1. *Osservazzjoni preokkupanti*

2.1.1. Minkejja li t-trasport tal-merkanzija żdied bi 2.8 % bejn l-1995 u l-2005, is-sehem tal-merkanzija ferrovjarja fis-suq naqas b'rata kostanti, u stabbilizza għal madwar 10 % fl-2005, li huwa l-aktar livell baxx mill-1945 'l hawn.

2.1.2. Skond il-Kummissjoni, ir-raġunijiet għal din il-prestazzjoni dgħajfa huma n-nuqqas ta' affidabilità, kapaċitajiet insuffiċjenti, ġestjoni ta' l-informazzjoni difettuża, dewmien u nuqqas ta' flessibilità. Madankollu, minkejja dawn in-nuqqasijiet, fil-kuntest ekonomiku attwali li huwa kkaratterizzat minn żieda fil-kummerċ, il-konġestjoni fit-toroq, żieda fil-prezzijiet tal-karburant u l-interess li kulma jmur dejjem jikber fl-ħarsien ta' l-ambjent, jistgħu jippreżentaw ruħhom opportunitajiet ġodda.

2.1.3. Fil-passat, il-Komunità ħabirket biex tagħti spinta lit-trasport ferrovjarju fuq il-bażi ta' tliet approċċi politiċi:

— il-ftuħ tas-suq tat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, id f'id mar-ristrutturazzjoni ta' l-operaturi l-qodma;

— l-iżvilupp ta' l-inter-operabilità teknika u regoli ta' sigurtà komuni;

— in-netwerk ferrovjarju jiġi inkorporat fil-qafas ġenerali tan-netwerk trans-Ewropew tat-trasport.

2.1.4. Ma nistgħux nagħmlu mod ieħor ħlief nammettu li r-riżultati miksuba kienu insuffiċjenti fil-qasam tat-trasport trans-nazzjonali.

2.2. *Politika komuni tat-trasport evoluttiva*

2.2.1. L-għan tal-White Paper dwar il-Politika Ewropea tat-Trasport għall-2010 kien li twassal għat-trasferiment modali mit-trasport bit-triq għat-trasport ferrovjarju, u diġà kienet ipprevediet il-ħolqien ta' kurituri multi-modali li jagħtu prijorità lill-merkanzija. Fl-interess tal-prattiċità, ir-reviżjoni tal-White Paper ta' l-2006 naqqset xi ftit l-ambizzjonijiet fir-rigward tal-bidla mit-triq lejn il-ferrovija u żviluppat l-idea tal-"ko-modalità", iżda xorta waħda fakkret fil-ħtieġa li jitheġġeġ l-iżvilupp ta' netwerk ferrovjarju li jagħti prijorità lill-merkanzija.

2.2.2. Din hi l-idea li ġiet żviluppata fil-komunikazzjoni tal-Kummissjoni, li stipulat l-objettiv triplu tat-titjib tal-veloċità, l-affidabilità u l-kapaċità marbuta mat-traffiku fuq netwerk ibbażat fuq in-netwerks trans-Ewropej eżistenti.

3. **Il-proposti tal-Kummissjoni**

3.1. Il-Kummissjoni tfakkar l-inizjattivi li diġà ħadet biex tħeġġeġ, ittejjeb u tippromovi t-trasport ferrovjarju tal-merkanzija: l-iżvilupp ta' l-inter-operabilità u l-informazzjoni (Europtirails), il-bini ta' infrastruttura (Betuwe line) u l-ħolqien ta' strutturi ta' kurituri. Iżda dawn urew li kienu insuffiċjenti.

3.2. Mill-perspettiva ta' forma, il-Kummissjoni tipprevedi tliet opzjonijiet: l-istatus quo, miżuri ġodda bl-għan li jitwaqqaf netwerk orjentat lejn it-trasport tal-merkanzija, jew programm speċifiku li jwassal għall-ħolqien ta' netwerk ferrovjarju Ewropew iddedikat għat-trasport tal-merkanzija.

3.3. B'konformità mal-prinċipji tal-filosofija klassika, il-Kummissjoni tqis li "*in medio stat virtus*" u ma tilqax l-ewwel u t-tielet opzjoni, waħda għax m'hijiex ambizzjuża biżżejjed u l-oħra għax ftit li xejn hija realistika.

3.4. *Il-miżuri proposti*

3.4.1. Bl-għan li twaqqaf netwerk orjentat lejn it-trasport tal-merkanzija, il-Kummissjoni tixtieq tiżviluppa sensiela ta' kurituri trans-nazzjonali. Dan jinvolvi d-definizzjoni ta' dawk il-kurituri b'infrastruttura adattata u l-implimentazzjoni ta' sistema effikaċi ta' ġestjoni u tħaddim. Madanakollu, dan ma jistax iseħħ qabel ma l-Istati Membri jissieħbu fil-proġett bħala amministraturi ta' l-infrastruttura.

3.4.2. Għalhekk il-Kummissjoni beħsiebha tieħu sensiela ta' miżuri leġislattivi bħala parti mir-riformulazzjoni ta' l-ewwel pakkett ferrovjarju ppjanat għall-2008. Hija qed tippjana wkoll inċentivi u finanzjamenti, u dawn ta' l-aħħar għandhom jittieħdu mill-approprjazzjonijiet eżistenti.

3.4.3. B'dan il-mod, il-Kummissjoni qed ttippjana li tagħti definizzjoni legali lill-kurituri orjentati lejn it-trasport tal-merkanzija, biex tinkuraġġixxi l-Istati Membri u l-amministraturi ta' l-infrastruttura iwaqqfu kurituri trans-nazzjonali orjentati lejn it-trasport tal-merkanzija u biex, fil-qafas tal-pakketti ta' finanzjament eżistenti, ifittxu modi għall-finanzjament ta' dawn l-istrutturi.

3.4.4. Normalment, it-trasport ferrovjarju tal-merkanzija jiġi kkritikat għall-kwalità ħażina tas-servizz u n-nuqqas ta' informazzjoni lill-klijenti. Għal din ir-raġuni, il-Kummissjoni tixtieq timplimenta politika ġenwina ta' kwalità u trasparenza u qed tipproponi miżuri leġislattivi dwar il-pubblikazzjoni ta' indikaturi tal-kwalità. Beħsiebha tippubblika wkoll rapport dwar il-passi li ttieħdu mill-operaturi għat-titjib tas-servizz ferrovjarju.

3.4.5. Ċerti partijiet tan-netwerk huma strapazzati wisq, b'mod partikulari fir-reġjuni ċentrali ta' l-Unjoni Ewropea, u din is-sitwazzjoni mistennija tmur għall-agħar fis-snin li ġejjin. Għalhekk hemm bżonn ta' investiment fil-qasam tal-kapaċità ta' l-infrastruttura, b'mod partikulari fir-rigward tat-tul tal-ferroviji, il-qies (gauge), it-tagħbija li jiflaħ il-fus u l-veloċità massima. Jeħtieġ li dan l-investiment ikun immirat u kkoordinat. Filwaqt li l-Kummissjoni tħeġġeġ lill-istrutturi tal-ġestjoni tal-kurituri sabiex ifasslu programmi ta' investiment, hija ma tindirizzax il-kwistjoni tal-finanzjament li ser ikollu jittieħed mill-programmi eżistenti.

3.4.6. Il-kwistjoni tal-fluwidità tat-traffiku u l-effikaċja tat-trasport tal-merkanzija ferrovjarja hija marbuta ma' dik ta' l-allokazzjoni tal-mogħdijiet tal-ferrovija lit-trasport tal-merkanzija. Attwalment, l-allokazzjoni tal-mogħdijiet ferrovjarji tiġi deċiża mill-amministraturi individwali, skond ir-regoli speċifiċi ta' kull Stat Membru. Għalhekk ikun utli li r-regoli dwar l-allokazzjoni tal-mogħdijiet ferrovjarji jiġu armonizzati għall-ksib ta' mogħdijiet affidabbli u effiċjenti.

3.4.7. Biex dan jinkiseb, il-Kummissjoni beħsiebha tipproponi miżuri leġislattivi għall-allokazzjoni internazzjonali tal-mogħdijiet u dwar il-prijorità li tingħata lit-trasport tal-merkanzija, b'mod partikulari fil-każ ta' interruzzjonijiet fin-netwerk.

3.4.8. It-traffiku b'rabta mat-trasport tal-merkanzija jeħtieġ ukoll terminals u stazzjonijiet tat-tqassim. Madankollu, il-pressjoni eżerċitata fuq il-beni immobbli fil-passat, wasslet għal tendenza għat-tnaqqis fin-numru ta' dawn l-istazzjonijiet u t-terminals fiż-żoni urbani.

3.4.9. Meta naqraw il-proposti tal-Kummissjoni, joħroġ fid-dieher li s-suċċess tagħhom se jiddependi mill-miżuri meħuda u l-motivazzjoni ta' l-Istati Membri u l-partijiet involuti fis-settur ferrovjarju.

3.5. *Kummenti ġenerali*

3.5.1. L-osservazzjonijiet tal-Kummissjoni dwar is-sitwazzjoni tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ma jeħtieġu l-ebda kumment partikulari u jikkonfermaw dak li diġà huwa magħruf dwar id-dgħjufija tas-settur. Biex is-sitwazzjoni titjieb, jeħtieġ li dawk responsabbli fis-setturi pubbliċi u privati jiġu mobilizzati, mhux biss f'termini ta' rieda politika u dinamiżmu kummerċjali, iżda wkoll f'termini ta' finanzjament.

3.5.2. Dan huwa bla dubju l-punt debboli tal-pjan. Il-Kummissjoni qed tipproponi numru ta' miżuri leġislattivi, iżda ma ħabbret l-ebda allokazzjoni ġdida ta' riżorsi. Huwa minnu li l-approċċ ġuridiku huwa utli, iżda żgur li m'huwiex suffiċjenti. L-approprjazzjoniiet meħtieġa għall-implimentazzjoni tal-pjan għandhom jittieħdu mill-programmi eżistenzi. Dan se jitlob għażliet delikati u se jkun jinvolvi ġestjoni diffiċli minħabba li ċerti miżuri li jittieħdu f'ċerti oqsma inevitabbilment se jolqtu oħrajn.

3.5.3. Fl-aħħarnett, is-suċċess tal-pjan jitlob impenn qawwi min-naħa ta' l-Istati Membri u l-kumpaniji ta' ġestjoni iżda l-Istati Membri spiss jonqsuhom il-fondi u jista' jkollhom prijoritajiet ferrovjarji oħra filwaqt li l-kumpaniji, għalkemm ibbenefikaw mis-separazzjoni tan-netwerks ta' manutenzjoni li tqum ħafna, mhux dejjem ikunu fl-aħjar sitwazzjoni finanzjarja possibbli.

3.6. *Kummenti speċifiċi*

3.6.1. Il-ħolqien ta' kurituri trans-nazzjonali huwa prerekwiżit ċar għall-iżvilupp tat-trasport tal-merkanzija, izda huwa fatt magħruf sewwa li, sa issa, it-trasport tal-merkanzija ġie ssagrifikat biex jaġevola t-trasport tal-passiġġieri. Għalhekk dan kollu jissarraf f'xorta ta' rivoluzzjoni kulturali, fejn l-Istati Membri ikollhom jaċċettaw limitazzjonijiet inevitabbli, u fondi proprji; jeħtieġ inżommu f'moħħna li, skond l-opinjoni pubblika, il-ħtieġa li tingħata prijorità lill-ferroviji tal-passiġġieri hija ħaġa minn awl id-dinja. Il-kwistjoni hija għalhekk pjuttost marbuta mal-ġestjoni ottimali tan-netwerks u d-definizzjoni ta' netwerks orjentati lejn it-trasport tal-merkanzija li ma jnaqqsux il-kwalità u l-puntwalità tat-trasport tal-passiġġieri. Waqt il-ħolqien tal-kurituri trans-nazzjonali, ikun għaqli li jiġu kkunsidrati l-wisa' tal-linji tal-ferrovija fl-Istati Membri ta' l-UE — kemm il-ġodda u l-antiki, ir-rolling stock disponibbli, il-flussi tal-merkanzija fil-pajjiżi kandidati u fil-pajjiżi terzi, u t-territorju Russu ta' Kaliningrad.

3.6.2. Il-kwistjonijiet ta' l-informazzjoni u t-trasparenza huma bla dubju importanti, iżda joħroġ biċ-ċar li l-klijenti jibbażaw l-għażliet tagħhom prinċipalment fuq il-kriterji ta' prezz, affidabilità, veloċità u l-faċilità ta' l-aċċess għat-terminals u t-tagħbija u l-ħatt. Il-fattur ewlieni huwa għalhekk il-kwalità tas-servizz, li jiddependi, min naħa, mill-mekkaniżmi għall-organizzazzjoni tat-traffiku ferrovjarju u, min-naħa l-oħra, minn investiment konsiderevoli.

3.6.3. Fir-rigward tal-kompetittività tat-trasport tal-merkanzija, jidher li huwa ġeneralment aċċettat li dan it-tip ta' trasport huwa riservat għal ċertu tip ta' merkanzija, b'mod partikulari kwantitajiet kbar ta' merkanzija tqila. Hemm bżonn li d-diversità tal-klijentela tiżdied, b'mod partikulari permezz ta' l-użu ta' kontejners, biex b'hekk jitwessa' s-suq u jsir aktar kompetittiv, f'kuntest ta' żieda fil-prezzijiet tal-karburant u l-interess — li kulma jmur qed jikber — fil-promozzjoni ta' l-iżvilupp sostenibbli.

3.6.4. Il-komunikazzjoni tal-Kummissjoni tħalli impressjoni dgħajfa fir-rigward tal-kwistjoni ta' finanzjament, fis-sens li ma tipprovdi l-ebda finanzjament speċifiku u s-soluzzjoni li tipproponi hija msejsa fuq għażliet delikati fil-qafas tal-fondi eżistenti.

Brussell, l-10 ta' Lulju 2008.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Dimitris DIMITRIADIS