

Giovedì 18 gennaio 2001

5. Intermodalità e trasporto merci intermodale

A5-0358/2000

Risoluzione del Parlamento europeo sulla comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale sul Rapporto sui progressi di attuazione del programma di azione della comunicazione «intermodalità e trasporto merci intermodale nell'Unione Europea» (COM(1997) 243 del 29 maggio 1997) (COM(1999) 519 — C5-0084/2000 — 2000/2052(COS))

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione (COM(1999) 519 — C5-0084/2000),
 - visto il libro Bianco della Commissione «Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'Unione europea» (COM(1998) 466),
 - vista la recente comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni «Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa: un'alternativa dinamica in una catena di trasporto sostenibile — Seconda relazione biennale di avanzamento» (COM(1999) 317),
 - visti i lavori attualmente in corso al Parlamento europeo in questo campo,
 - viste le attuali proposte di liberalizzazione del settore ferroviario,
 - visto l'articolo 47, paragrafo 1, del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (A5-0358/2000),
- A. considerando che l'intermodalità, ossia l'integrazione di almeno due modi diversi in una catena di trasporto porta a porta di unità di carico, è un elemento fondamentale per assicurare un uso più razionale dei modi di trasporto disponibili e consiste nell'integrazione operativa e gestionale delle diverse modalità di trasporto che si attua tramite il loro impiego in sequenza e mediante unità di trasporto, ossia senza dover ricorrere alla disaggregazione, alla modificazione e alla manipolazione delle merci in esser contenute,
- B. considerando che lo sviluppo di un sistema di trasporto multimodale per l'intera Unione europea e le regioni limitrofe riveste importanza essenziale per assicurare un trasporto merci efficiente, redditizio e sostenibile e garantire così la capacità concorrenziale dell'industria di trasformazione e della distribuzione europee in un mercato mondiale più aspramente competitivo,
- C. considerando che l'intermodalità si differenzia sostanzialmente dalla multimodalità — utilizzo combinato di diversi vettori,
- D. considerato che attualmente nell'UE il trasporto intermodale di unità di carico rimane limitato e si calcola che non superi l'8 % del totale tonnellate-chilometri,
- E. considerando che nei prossimi anni il volume del traffico merci aumenterà enormemente a seguito della sempre maggiore diffusione del commercio elettronico (eCommerce) e dell'ampliamento dell'Unione europea,
- F. considerando che, a seguito dell'ampliamento dell'Unione europea, aumenterà la lunghezza dei tragitti da percorrere, il che può avere ripercussioni positive per lo sviluppo dei trasporti intermodali, a condizione di creare i presupposti giuridici, tecnici e gestionali necessari,

Giovedì 18 gennaio 2001

- G. considerando che la realtà attuale del trasporto intermodale è caratterizzata per sua natura tecnica da costi elevati rispetto ad un trasporto monomodale e che gli elevati costi di frizione connessi sia a carenze infrastrutturali, sia ad inefficienze gestionali ed informative, hanno conseguenze evidenti sulla funzionalità e competitività dell'intermodalità,
- H. considerando che per i trasporti intermodali gli svantaggi concorrenziali derivano anche dalle agevolazioni fiscali accordate ai trasporti stradali, e che occorre pertanto portare avanti l'introduzione del principio «chi inquina paga» sotto forma di tariffe comparabili per l'utilizzazione di tutti i modi di trasporto,
- I. considerando che attualmente un cambio di modalità significa un cambio di sistema anziché un mero trasbordo tecnico a causa delle strozzature del sistema intermodale che ne inibiscono la piena operatività ed il maggiore utilizzo,
- J. considerando che l'intermodalità contribuisce ad accrescere la qualità e l'efficienza dei servizi ad essa connessi e che la domanda di trasporto intermodale paneuropeo è destinata a crescere,
- K. considerando che l'efficienza globale del sistema si raggiunge attraverso un complesso integrato di servizi di trasporto e della logistica, in modo da garantire lo scambio di informazioni in tempo reale e di consentire la consegna direttamente all'utente finale,
- L. considerando che lo sviluppo della navigazione a corto raggio può rappresentare un mezzo per migliorare l'integrazione dei sistemi logistici e trovare soluzioni ai problemi generali dei trasporti europei,
- M. considerando la necessità di ottimizzare le diverse componenti facenti parte del sistema, sia a livello di infrastruttura e di hardware (veicoli, unità di carico, telecomunicazioni), sia di servizi e di condizioni normative e contrattuali, attraverso una cooperazione migliorata tra le diverse modalità di trasporto, per accrescere il valore aggiunto derivante dall'utilizzo di diversi modi di trasporto,
- N. considerando che la movimentazione dei carichi, Unità di trasporti intermodali (UTI) richiede investimenti per l'individuazione e assegnazione di apposite aree attrezzate, il riutilizzo di piattaforme logistiche ferroviarie in gran parte dismesse, l'impiego di macchinari specifici per la movimentazione delle UTI, la costruzione di materiali rotabili e veicoli specializzati, nonché la formazione del personale al fine di ridurre i costi di frizione,
- O. considerando che l'intermodalità costituisce un elemento chiave della mobilità sostenibile, in quanto è più rispettosa dell'ambiente rispetto al trasporto stradale e permette un migliore utilizzo delle infrastrutture esistenti, in particolare ferroviarie,
- P. considerando le opportunità offerte dalle nuove tecnologie e dall'impatto in termini di efficienza che le applicazioni telematiche possono avere sul settore per garantire flussi di trasporto senza interruzione, la sicurezza e integrità nelle varie tappe della catena intermodale, in particolare in riferimento al controllo e localizzazione dei carichi (tracking e tracing), alla supervisione dei carichi e controllo dell'accesso automatico e gestione delle apparecchiature, fino alla gestione integrata dell'informazione sulle merci,
- Q. considerando la necessità di aggiornare il regolamento (CEE) n. 1107/70⁽¹⁾ relativo agli aiuti al trasporto combinato per tenere conto degli sviluppi e della crescente liberalizzazione dei settori di trasporto negli ultimi trenta anni,
- R. considerando che l'intermodalità costituisce un elemento chiave per il riequilibrio tra i diversi sistemi di trasporto,
- 1. ribadisce la necessità di sviluppare una rete transeuropea di trasporto, intesa come rete di infrastrutture multimodale capace di combinare ed integrare i diversi modi di trasporto con l'obiettivo di utilizzare la modalità più appropriata per ciascuna componente in termini di impatto ambientale e di efficienza, per perseguire il miglioramento del mercato interno, della mobilità delle merci, di una vera concorrenza, nonché il rafforzamento della coesione economica e sociale;

⁽¹⁾ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

Giovedì 18 gennaio 2001

2. invita la Commissione a tener conto, nei negoziati di adesione e nelle decisioni in merito all'assegnazione di risorse ISPA, ecc., dei presupposti giuridici, tecnici e gestionali dei trasporti intermodali, e ad adoperarsi per fare in modo che la quota dei trasporti intermodali nel traffico merci con i paesi candidati sia quanto più possibile elevata;
3. ribadisce che l'intermodalità è la chiave della mobilità sostenibile e che, nel potenziare l'efficienza dei trasporti, contribuisce al miglioramento della qualità del servizio e all'aumento della sua fruibilità, alla sicurezza, all'ecologicità dei trasporti, alla riduzione dell'inquinamento, alla decongestione delle grandi aree urbane e delle arterie stradali, nonché all'ottimizzazione della dimensione umana;
4. invita la Commissione a non desistere dagli sforzi a favore dell'instaurazione di condizioni di concorrenza uniformi per i vari tipi di trasporto, da conseguire mediante l'applicazione di principi tariffari uniformi per imputare agli utilizzatori delle vie di trasporto i costi di infrastruttura e i costi esterni; invita nel contempo gli Stati membri a perseguire e realizzare l'obiettivo di un trattamento fiscale uniforme di tutti i modi di trasporto;
5. auspica che nell'ambito dello schema di orientamento dello sviluppo dello spazio comunitario venga definito uno schema europeo per il trasporto intermodale che consenta di mobilitare gli investimenti pubblici e privati e di orientarli su punti strategici atti a limitare l'aumento del traffico pesante a lunga distanza e i conseguenti danni per l'ambiente, in particolare nei paesi di transito;
6. si compiace con la Commissione per la creazione della Task Force «intermodalità nei trasporti», e la invita a perseverare negli sforzi di assimilazione del concetto di intermodalità;
7. auspica che venga redatto con regolarità un bilancio delle condizioni di sviluppo delle attrezzature e del traffico intermodali, da trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio;
8. plaude alla proroga del programma PACT (azioni pilota a favore del trasporto combinato), che contribuisce a migliorare la competitività del trasporto combinato nell'ottica di trasferire i carichi dalla strada verso modi più ecologici e chiede parimenti che il nuovo programma PACT preveda anche finanziamenti a favore di progetti e iniziatori di progetti nei paesi con i quali l'Unione europea sta conducendo negoziati di adesione;
9. invita la Commissione e gli Stati membri a fare in modo che nei piani di utilizzo dei fondi strutturali e nei PON, si presti attenzione alle infrastrutture di trasporto intermodale;
10. plaude al proseguimento della politica della Confederazione elvetica di sviluppo della rete ferroviaria in zona alpina, con attenzione all'intermodalità nel quadro dei rapporti con l'Unione europea e segnala, con preoccupazione, i ritardi nella realizzazione della rete transeuropea ferroviaria attraverso le Alpi (Brennero, Torino-Lione) e nella definizione di eventuali nuove direttrici ferroviarie alpine (Aosta-Martigny), a beneficio della riduzione del traffico pesante che transita in zona alpina;
11. invita la Commissione e la Banca europea per gli investimenti a garantire che i progetti di investimenti intermodali siano adeguatamente rappresentati all'interno dei cofinanziamenti ai sensi delle reti transeuropee di trasporto (RTE-T), soprattutto se sono previsti investimenti in tecnologie per la localizzazione e la gestione;
12. invita la Commissione a concentrare i finanziamenti ISPA in materia di trasporti in larga misura sul settore ferroviario, per salvaguardare almeno in parte la posizione delle ferrovie dei paesi dell'Europa centrale e orientale quanto al trasporto merci, che è stata in passato una posizione di primo piano;
13. invita la Commissione a promuovere la cooperazione fra gli organismi nazionali per il trasporto intermodale di merci al fine di raccogliere informazioni, identificare le prassi migliori e accelerare l'accettazione dell'innovazione da parte del mercato, spingendo gli operatori del settore a trarre il massimo profitto dai risultati dei progetti di ricerca e coinvolgendoli nell'elaborazione di iniziative per la realizzazione degli obiettivi del programma d'azione;
14. plaude all'iniziativa della Commissione di cofinanziare l'iniziativa INTERACT che mira a creare una rete europea aperta di università ed istituti di ricerca che contribuiranno a sviluppare una base di dati generale sulla ricerca europea nel settore del trasporto intermodale di merci;

Giovedì 18 gennaio 2001

15. invita la Commissione, nell'ambito del prossimo Sesto programma quadro di ricerca, a spostare ulteriormente l'accento sull'interoperabilità delle reti di trasporto;
16. invita gli Stati membri ad istituire tavole rotonde sull'intermodalità con gli operatori e utenti del settore, per creare un network informale per individuare le carenze del settore ed indicare possibili soluzioni, nonché a prevedere la formazione del personale specializzato;
17. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere progetti di collaborazione tra piccole e medie imprese di autotrasporto con imprese ferroviarie e porti, e a prevedere incentivi e benefici alle imprese di trasporto che partecipano ad una catena intermodale;
18. auspica che un gruppo di lavoro riunisca le imprese e gli operatori dei settori stradale, portuale e ferroviario per avviare una riflessione sulle condizioni e le norme necessarie per garantire un miglior livello di interoperabilità intermodale delle attrezzature;
19. auspica che le recenti proposte della Commissione per la liberalizzazione del settore ferroviario possano creare condizioni propizie agli investimenti di questo settore per permettere allo stesso di partecipare al trasporto intermodale del futuro e di non essere più l'anello debole della catena; invita inoltre le compagnie ferroviarie a sistemare con urgenza la loro situazione;
20. sottolinea l'importanza delle nuove tecnologie offerte dalla società dell'informazione e la necessità di sviluppare e installare sistemi informativi e di gestione integrati e procedure amministrative normalizzate, come ad esempio EDI (Interscambio Elettronico dei Dati);
21. invita il Consiglio a pronunciarsi a favore dell'introduzione del sistema di navigazione satellitare GALILEO, poiché si tratta di una tecnologia avanzata di centrale importanza per il trasporto intermodale;
22. incita alla creazione di un mercato elettronico per il trasporto intermodale di merci che consenta all'utenza dei trasporti di scegliere per le merci l'itinerario ottimale e ordinare on-line i servizi prescelti, rendendo il mercato trasparente e creando possibilità per nuovi operatori;
23. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere la creazione di imprese specializzate in servizi intermodali (ad esempio servizi a valore aggiunto), dal momento che questo tipo di imprese costituisce il presupposto per collocare efficacemente sul mercato offerte di informazioni sul sistema intermodale e offerte di trasporto intermodale vero e proprio;
24. segnala la priorità da assegnare allo sviluppo per il trasporto merci di corridoi ferroviari transeuropei operanti in un contesto intermodale;
25. ritiene che la navigazione a corto raggio costituisca un'alternativa ecologica e sicura al trasporto su strada e considera pertanto essenziale un aumento della quota rappresentata da questo modo di trasporto nel trasporto merci; chiede per tali motivi ai governi nazionali di adottare misure intese a promuovere il ricorso alla navigazione a corto raggio, in particolare accordando un aiuto agli investimenti per i progetti che possono dimostrare l'importanza di questo modo di trasporto ai fini dell'efficacia dei sistemi intermodali, ed eliminando tutti gli ostacoli; chiede alla Commissione di fornire un aiuto di avviamento attingendo ai fondi europei già esistenti per la promozione della navigazione a corto raggio e di impostare le misure d'aiuto previste per i trasporti combinati in modo tale che possano applicarsi senza difficoltà anche alla navigazione a corto raggio;
26. auspica quindi che, nel quadro di una generale incentivazione dell'uso della catena di trasporto intermodale attraverso la creazione di nuovi interporti, azioni di sostegno siano rivolte ai porti delle regioni periferiche al fine di dotare questi ultimi di strutture adeguate e competitive;
27. ribadisce la necessità di accordare priorità di intervento alle esigenze e condizioni che caratterizzano le regioni periferiche e le isole, nonché le regioni in ritardo di sviluppo che risentono di gravi carenze strutturali, e questo in particolare nel settore delle reti transeuropee;

Giovedì 18 gennaio 2001

28. sottolinea che una gestione efficiente e sostenibile della raccolta e distribuzione delle merci ai poli delle operazioni di trasporto intermodale costituisce un aspetto essenziale dell'intero sistema di trasporto intermodale, cui va riservata particolare attenzione, soprattutto quando sono interessate aree urbane vaste o a forte concentrazione;
29. invita gli Stati membri e la Commissione a creare per il trasporto intermodale un regime giuridico unico, trasparente e facile da applicare per agevolare ed incentivare tale sistema di trasporto;
30. auspica che i paesi candidati siano associati alla definizione delle politiche, delle priorità e delle iniziative dell'Unione in materia di sviluppo dell'intermodalità;
31. invita la Commissione a riservare un'attenzione particolare alla messa a punto di un regime in materia di responsabilità applicabile all'intera catena intermodale e all'elaborazione di un documento di trasporto corrispondente;
32. invita la Commissione a definire un programma simile al vecchio programma Karolus finalizzato agli scambi internazionali di personale fra i vari modi di trasporto, per accrescere il livello di conoscenza reciproca degli operatori, seguendo un approccio transnazionale e intermodale;
33. invita le autorità competenti degli Stati membri e dei paesi candidati a inserire i trasporti intermodali nel programma di formazione dei tirocinanti che imparano una professione o partecipano a misure di aggiornamento professionale nel settore dei trasporti o delle spedizioni;
34. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, alla Banca europea degli investimenti e ai governi degli Stati membri.

6. Fatturazione dei costi di infrastruttura dei trasporti

A5-0345/2000**Risoluzione del Parlamento europeo sulla tariffazione delle infrastrutture di trasporto (2000/2030(INI))***Il Parlamento europeo,*

- visti il Libro verde della Commissione «Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti — Strategie d'intervento per l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti nell'Unione europea» (COM(1995) 691) e la sua risoluzione del 30 gennaio 1997 ⁽¹⁾ su detto Libro verde,
- viste le relazioni finali del Gruppo di Alto Livello sulla tariffazione delle infrastrutture di trasporto del 2 giugno 1988 sui principi della tariffazione e del 26 maggio 1999 sulle stime dei costi di trasporto,
- visti il Libro bianco della Commissione «Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: Approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'UE» (COM(1998) 466) e la sua risoluzione del 15 aprile 1999 ⁽²⁾ su detto Libro bianco,
- vista la relazione finale del 9 settembre 1999 del Gruppo di Alto Livello sulle opzioni per l'imputazione diretta dei costi operativi delle infrastrutture di trasporto,
- vista la petizione 0656/1999 su prezzi equi nel trasporto merci e su un prelievo sul traffico pesante a favore dell'Europa,
- visto l'articolo 163 del suo regolamento,
- vista la relazione della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (A5-0345/2000),

⁽¹⁾ GU C 55 del 24.2.1997, pag. 41.

⁽²⁾ GU C 219 del 30.7.1999, pag. 460.