

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

A6-0326/2008

28.7.2008

RELAZIONE

sul trasporto di merci in Europa
(2008/2008(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Michael Cramer

PR_INI

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	9
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	13

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sul trasporto di merci in Europa (2008/2008(INI))

Il Parlamento europeo,

- viste le comunicazioni della Commissione "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa" (COM(2007)0606), "Piano di azione per la logistica del trasporto merci" (COM(2007)0607), "Verso una rete ferroviaria a priorità merci" (COM(2007)0608) e "Contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie" (COM(2008)0054),
 - vista la comunicazione della Commissione "La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile" (COM(2006)0336),
 - vista la comunicazione della Commissione sulla realizzazione del sistema europeo di segnalamento ferroviario ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
 - viste le conclusioni del Consiglio del 29-30 novembre/3 dicembre 2007 sulla comunicazione della Commissione "Piano di azione per la logistica del trasporto merci" e del 7 aprile 2008 sulla comunicazione della Commissione "Verso una rete ferroviaria a priorità merci",
 - visto il Libro Verde della Commissione "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" (COM(2007)0551),
 - vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile¹,
 - vista la sua risoluzione del 9 luglio 2008 sul tema "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"²,
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0326/2008),
- A. considerando che il settore dei trasporti è responsabile di quasi il 30% delle emissioni di CO2 nell'UE (nelle città la percentuale può essere anche del 40%) e che, malgrado gli sforzi compiuti in termini di miglioramento e innovazione a livello tecnico, tra il 1990 e il 2005 si è avuto un aumento del 26%, mentre negli altri settori, grazie a investimenti di miliardi di euro, è stato possibile ridurre del 10% le emissioni di CO2,
- B. considerando che un sistema di trasporto merci europeo sostenibile ed efficiente svolge un ruolo fondamentale per un'economia florida e competitiva, per soddisfare le richieste dei consumatori, creare un elevato numero di posti di lavoro e offrire benessere ai cittadini

¹ Testi approvati, P6_TA(2007)0375

² Testi approvati, P6_TA(2008)0356

europei,

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

competete la responsabilità dei principali corridoi europei ad occuparsi della questione degli investimenti infrastrutturali, trovando almeno un accordo sul coordinamento dei piani nazionali d'investimento in relazione ai loro rispettivi corridoi;

4. è convinto che la logistica del trasporto merci nello spazio urbano necessiti di un approccio specifico; auspica che il dibattito sul suddetto Libro verde sulla mobilità urbana, unitamente al piano d'azione sulla logistica del trasporto merci, possano condurre a uno scambio di buone pratiche fra le città, al fine di identificare modalità sostenibili per rifornire gli spazi urbani;
5. propone pertanto che la Commissione, al più tardi entro la fine del 2008, proponga un programma per rafforzare la cooperazione fra gli Stati membri responsabili dei progetti in tale settore, al fine di agevolare e valutare soluzioni agli attuali blocchi, con particolare riferimento al trasporto merci, tenendo debito conto del valore aggiunto del fattore logistico;
6. condivide l'idea che le reti dedicate al trasporto merci dovrebbero utilizzare le attuali reti destinate al traffico convenzionale, ora rese più libere grazie ai progressi conseguiti nell'ambito dei treni ad alta velocità;
7. sottolinea che le reti di trasporto merci su rotaia devono basarsi sui corridoi per il trasporto merci più "utili al mercato", tenendo conto degli attuali corridoi ERTMS (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario) e delle reti TEN-T (trasporto transeuropeo), (vale a dire, estese quanto basta per includere quelle particolari zone che generano grandi volumi di traffico, quali ad esempio i porti); ritiene sia opportuno nominare, laddove non sia stato ancora fatto, dei coordinatori ad alto livello dei corridoi; invita l'Agenzia ferroviaria europea, in qualità di autorità di sistema per l'ERTMS, a garantire che tali tratte divengano interoperabili;
8. si attende che la Commissione definisca i "corridoi verdi" quali progetti esemplari di mobilità e intermodalità, finalizzati al passaggio a modi rispettosi dell'ambiente, alla riduzione della totalità degli incidenti, delle congestioni, del rumore, dell'inquinamento locale tossico e non tossico, delle emissioni di CO₂ e del consumo dell'energia e del territorio, nonché all'accresciuta utilizzazione di fonti energetiche rinnovabili (in particolare l'energia eolica e solare) in conformità della legislazione dell'Unione europea, dei suoi obiettivi e dei sistemi di trasporto intelligenti;
9. auspica in tale contesto che la Commissione e gli Stati membri offrano maggiori incentivi per promuovere la sostenibilità ambientale di tutti i modi di trasporto, favorendo una loro combinazione ottimale in termini di efficienza, al fine di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente, soprattutto nei "corridoi verdi";
10. propone di sostenere l'integrazione della pianificazione regionale, dei processi produttivi e delle strutture di mercato, in modo da evitare i trasporti non necessari e contribuire alla riduzione delle distanze o all'adeguamento della velocità nel trasporto merci; ritiene che il sistema "stop and go" nel trasporto merci, che comporta spreco di tempo e un forte consumo di energia, dovrebbe essere evitato mediante adeguamenti informatizzati della velocità;

11. considera prioritario migliorare la corretta attuazione e il rafforzamento della legislazione in vigore in relazione al trasporto di merci pericolose e inquinanti;
12. esorta la Commissione e gli Stati membri a portare avanti lo scambio di pratiche migliori nei territori transfrontalieri sensibili (zone montagnose e agglomerati) nonché nelle città, tenendo conto delle raccomandazioni contenute nella suddetta risoluzione sulla mobilità urbana e delle esperienze acquisite grazie al programma CIVITAS, concernente la promozione di trasporti urbani migliori e più puliti, attraverso la valorizzazione dell'aspetto logistico;
13. esorta la Commissione a concentrare il cofinanziamento dell'UE sull'efficienza, l'interoperabilità e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei nodi intermodali, nonché di tutti gli altri modi di trasporto merci, e, come già chiesto nella sua risoluzione del 12 luglio 2007 sull'attuazione del primo pacchetto ferroviario¹, a riservare almeno il 40% delle risorse comunitarie alle infrastrutture di trasporto su rotaia;
14. invita inoltre la Commissione e gli Stati membri, in attesa della revisione del bilancio dell'Unione europea prevista per il 2009, a prendere fin d'ora in esame la posizione dei trasporti all'interno del bilancio, onde evitare di ripetere gli errori passati e garantire adeguati investimenti futuri in infrastrutture strategiche, così da raggiungere gli obiettivi che l'Unione si è posta riguardo allo sviluppo sostenibile e alla riduzione delle emissioni;
15. sottolinea l'estrema importanza della tariffazione stradale interoperabile per l'efficienza del trasporto merci in Europa;
16. ritiene che un migliore collegamento dei porti marittimi e interni con la rete ferroviaria e stradale dell'hinterland costituisca una componente importante dell'infrastruttura dei trasporti; sottolinea l'importante ruolo delle piattaforme interne e dei bacini di carenaggio;
17. è convinto delle potenzialità delle vie navigabili interne per il trasporto merci e sollecita la Commissione a garantire la corretta attuazione del programma d'azione NAIADES sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne in Europa;
18. sottolinea che gli investimenti in terminali nell'hinterland possono essere realizzati in modo flessibile e rapido, eliminando le strozzature nella rete intermodale globale;
19. chiede che il rispetto ovvero l'introduzione di standard intermodali stabili per quanto concerne dimensioni e peso di veicoli, container e impianti di carico siano considerati d'importanza strategica per un trasferimento del trasporto merci alla rotaia e alle vie fluviali sostenibili che consentirebbe di ridurre i costi infrastrutturali;
20. sottolinea che diverse tecniche orizzontali, che contribuirebbero a un più agevole trasferimento dai mezzi pesanti alla rotaia come pure su binari a scartamento diverso, spesso sono normalizzate in modo insoddisfacente; esorta pertanto le autorità internazionali ed europee a normalizzare tali tecniche, al fine di una maggiore efficienza e di una riduzione dei costi; al riguardo sottolinea quanto sia importante adottare in tempi rapidi una norma mondiale per le unità di carico intermodali;

¹ GU C 175 E del 10.7.2008, pag. 551.

21. chiede alla Commissione di definire gli orientamenti per i contributi ambientali e per il trasporto su rotaia in modo da facilitare gli investimenti finalizzati ad un trasporto di merci su rotaia sostenibile; sottolinea in tale contesto l'importanza strategica del cofinanziamento finalizzato ad una riduzione del rumore, anche alla fonte (ammodernamento dei carri merci), come già avviene per l'installazione del sistema ERTMS nel materiale rotante;
22. è convinto che la gestione delle infrastrutture e la fornitura di servizi debbano avvenire su base transfrontaliera, non discriminatoria e trasparente, in modo da consentire una logistica del trasporto merci efficiente, interoperabile e scorrevole; sottolinea al riguardo l'importanza di proseguire il completamento del mercato interno dei trasporti per tutti i modi di trasporto; a tale proposito accoglie con favore la proposta della Commissione intesa a istituire uno "spazio europeo per il trasporto marittimo senza barriere" e condivide l'idea di un documento di trasporto uniforme e di "un'interfaccia unica" per tutti i modi di trasporto;
23. sottolinea che il corretto funzionamento del mercato interno del trasporto merci su strada potrebbe contribuire ad aumentare l'efficienza dei sistemi di trasporto e a ridurre il numero dei percorsi a vuoto; invita la Commissione a imporre il rigoroso rispetto della legislazione comunitaria in materia di trasporto internazionale di merci su strada e cabotaggio; riconosce che gli Stati membri sono autorizzati a limitare il cabotaggio sulla base di condizioni specifiche; chiede tuttavia alla Commissione, in qualità di custode dei trattati, di adottare provvedimenti rigorosi contro le restrizioni eccessive e le sanzioni che diversi Stati membri impongono in tale ambito ai vettori stranieri;
24. incoraggia la Commissione a definire, in relazione ai contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie, condizioni quadro per norme minime di qualità a livello europeo; propone agli Stati membri di legare la disponibilità di risorse per la costruzione, l'estensione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie a queste norme qualitative, considerandole pacchetti inseparabili, in modo da contribuire a una maggiore efficienza e al risparmio dei costi;
25. invita la Commissione a sostenere i progetti concernenti l'uso differenziato delle linee ad alta velocità, ad esempio per il trasporto di merci leggere;
26. esorta la Commissione a mettere a punto un prospetto dei carri merci nell'Unione europea dotati di un sistema di navigazione satellitare, in modo da poter studiare su tale base l'interoperabilità e/o la compatibilità transfrontaliera di questi sistemi con le tecnologie già esistenti, realizzare un sistema di navigazione satellitare interoperabile per i nuovi carri merci e promuovere l'ammodernamento di quelli esistenti; auspica l'adozione delle pratiche migliori nelle tecniche di carico, che configurano la rete intermodale dall'inizio alla fine del processo di trasbordo e di scarico in modo tale da accrescere l'efficienza dell'intero settore;
27. sottolinea la necessità dell'uniformazione e della semplificazione delle procedure amministrative delle autorità interessate al mercato del trasporto merci, nonché della semplificazione delle regole e procedure doganali alle frontiere; accoglie in particolare con favore la decisione di creare uno spazio marittimo europeo senza barriere; esorta la Commissione a chiedere alle pertinenti associazioni e organizzazioni internazionali di

mettere a punto un documento intermodale unico;

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

MOTIVAZIONE

1. Il contesto del trasporto merci in Europa

La prima fase della politica dei trasporti, negli anni '90, è stata contrassegnata dalla liberalizzazione e dall'apertura dei mercati ma in assenza di una positiva armonizzazione e sinergia fra i sistemi nazionali. Nel settore nei trasporti sono emersi nuovi problemi o si sono accentuate vecchie difficoltà (congestione del traffico, danni ambientali, incidenti stradali, scarsa interoperabilità, e così via). Inoltre, la rapida globalizzazione, l'incertezza degli approvvigionamenti energetici, il crescente riscaldamento globale e l'allargamento dell'UE hanno modificato le condizioni quadro dell'Unione europea.

La problematica del trasporto merci e della logistica è un punto chiave per la Commissione, come fra l'altro illustrato nel Libro bianco sulla politica dei trasporti, del 2001. Fra il 2000 e il 2020 nell'UE a 25 il volume delle merci trasportate (in tonnellate/chilometro) aumenterà del 50%. Dal 1995 al 2005 si è già verificato un aumento annuale pari al 2,8% e la crescita più rilevante è attribuibile al traffico stradale e aereo a maggiore impatto inquinante.

In conseguenza della liberalizzazione e dello sviluppo del settore del trasporto merci occorre dunque stabilire obiettivi di efficienza e sostenibilità dei trasporti.

2. La risposta della Commissione: il pacchetto sul trasporto merci e sulla logistica

In seguito al riesame intermedio del 2006, la Commissione ha pubblicato una serie di comunicazioni intese a promuovere la sostenibilità e l'efficienza del settore del trasporto merci. Tutte queste comunicazioni fanno riferimento a possibili misure e iniziative legislative future e mirano ad avviare gli interventi concreti della Commissione da qui al 2010.

2.1 L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa

Questi due obiettivi – la sostenibilità e l'efficienza – devono essere perseguiti attraverso approcci strategici, quali:

- la concentrazione sui corridoi di trasporto. Tale concetto è alla base di una politica europea intermodale per migliorare l'utilizzo e la combinazione dei diversi modi di trasporto;
- la promozione delle tecnologie innovative, delle infrastrutture e di una gestione del traffico merci più efficiente;
- la semplificazione delle procedure amministrative e delle catene di trasporto merci, in particolare attraverso la creazione di un'interfaccia unica per gli adempimenti amministrativi e l'armonizzazione intermodale delle disposizioni del settore ferroviario;
- l'aumento dell'attrattiva dei mezzi di trasporti diversi dal trasporto su gomma.

2.2 Piano di azione per la logistica del trasporto merci

La suddetta comunicazione prende in esame il ruolo cruciale della logistica per garantire sistemi di trasporto europei più sostenibili e più competitivi. Il valore del settore logistico sfiora il 14% del PNL europeo e in media il settore è cresciuto a ritmi superiori alla crescita dell'economia europea nel suo insieme. Tale crescita è soprattutto frutto delle liberalizzazioni, dell'integrazione europea e dei bassi costi dei trasporti, che non rispondono alla trasparenza dei costi. D'altro canto, la crescita ha determinato la congestione di porti, centri di trasbordo, punti nodali e tratte ferroviarie. Ora la Commissione intende sviluppare una politica coerente in sei settori:

1. e-Freight e sistemi di trasporto intelligenti (STI): il trasporto merci informatizzato (e-Freight) consiste nello sviluppare un flusso non cartaceo di dati e informazioni che consenta di rintracciare e localizzare le merci viaggianti sui vari modi di trasporto, ai fini di rendere le merci indipendenti dalla modalità prescelta e al tempo stesso semplificare le procedure amministrative. Tutte le iniziative in materia sono previste per il 2009. Lo sviluppo di sistemi di navigazione satellitari, come Galileo, potrebbe per il futuro rendere possibile la creazione di un sistema "Internet per le merci" (in cui le informazioni verrebbero rese disponibili on-line).
2. Qualità ed efficienza sostenibili: la Commissione intende rintracciare soluzioni giuridiche praticabili (nel 2008) o introdurre nel 2010 una valutazione comparativa dei terminali intermodali. Entro la fine del 2009 intende stabilire, d'intesa con i vari soggetti interessati, un insieme di indicatori, verificando al contempo la disponibilità di dati statistici sulla logistica del trasporto merci. Per quanto concerne il personale e la formazione, entro il 2009 la Commissione intende collaborare con le parti sociali per mettere a punto un elenco di qualifiche minime nel settore della logistica.
3. Semplificazione delle catene di trasporto: in tale ambito vengono attuate diverse iniziative. Entro il 2012, gli adempimenti amministrativi verranno semplificati grazie alla creazione di un'unica interfaccia e di uno "sportello amministrativo unico". Nel 2008, la Commissione presenterà anche una proposta legislativa intesa a semplificare e a promuovere la navigazione marittima a corto raggio. Nel 2009, intende prendere in esame l'ipotesi di un documento di trasporto unico, indipendente dai modi di trasporto. Nel 2009 la Commissione potrebbe forse formulare una proposta in merito a una clausola di responsabilità uniforme, mentre per il 2008 elaborerà norme europee in materia di sicurezza dei modi di trasporto.
4. Dimensioni dei veicoli e norme relative al carico: la Commissione si propone di analizzare le norme che stabiliscono i limiti di peso e le dimensioni dei veicoli e al riguardo intende eventualmente proporre un aggiornamento della direttiva 96/53/CE (nel 2008), oltre che procedere alla normalizzazione delle unità di carico intermodali europee (nel 2007).
5. "Corridoi verdi" per il trasporto merci: nell'ambito di tale concetto, la Commissione persegue una serie di obiettivi diversi. In primo luogo, intende concentrare il trasporto merci lungo corridoi in cui si utilizzino comodità e tecnologie innovative. Nel 2008, la Commissione intende definire i corridoi verdi e organizzare la cooperazione fra le autorità e le imprese di trasporto. Le prime proposte sulle reti ferroviarie per il trasporto merci sono attese per il 2008 e quelle sui corridoi sono previste entro il 2012.

6. Logistica del trasporto merci nello spazio urbano: in tale contesto la Commissione sottolinea la dimensione urbana del trasporto merci. Al momento son in fase di elaborazione delle raccomandazioni per rintracciare valori indicativi comuni oppure indicatori di rendimento tesi a misurare l'efficienza e la sostenibilità.

2.3 Verso una rete ferroviaria a priorità merci

A giudizio della Commissione, le difficoltà riscontrabili nel settore ferroviario in relazione al trasporto merci sono connesse all'incapacità del settore di aumentare la quota di mercato detenuta. Tali difficoltà riguardano l'affidabilità, le capacità disponibili, la gestione dell'informazione, la velocità media e la flessibilità. Purtroppo i risultati della politica ferroviaria degli ultimi 15 anni non sono sufficienti per raggiungere gli obiettivi auspicati in termini di trasferimento modale. I costi e le tariffe del trasporto merci su rotaia sono di fatto costantemente diminuiti e la competitività è migliorata, ma una piena interoperabilità è ancora ben lungi dall'essere acquisita.

L'obiettivo della comunicazione è: *“la realizzazione di una rete ferroviaria europea solidamente articolata, parte integrante della rete TEN-T, sulla quale il trasporto merci sarà più affidabile ed efficiente.”* Questa rete si potrebbe realizzare sulle base delle reti già esistenti.

La Commissione propone dunque sei nuove misure:

- Creazione di una rete ferroviaria a priorità merci: la Commissione proporrà una definizione giuridica ed entro il 2012 ogni Stato membro dovrà partecipare ad almeno una struttura di corridoio;
- Misura della qualità del servizio lungo un corridoio: dopo la pubblicazione di una relazione sulle misure adottate dagli operatori ferroviari per migliorare la qualità del servizio, la Commissione proporrà misure legislative in materia di indicatori di qualità;
- Capacità dell'infrastruttura di un corridoio: onde evitare strozzature future, la Commissione intende armonizzare le capacità ricettive dell'infrastruttura (in termini di lunghezza, profilo dei treni, ecc.);
- Assegnazione delle tracce nel trasporto merci internazionale: la Commissione intende proporre misure legislative in materia di assegnazione delle tracce a livello internazionale e promuovere la cooperazione fra le autorità di regolamentazione nazionali;
- Norme di priorità in caso di perturbazione del traffico: la Commissione intende rafforzare le norme giuridiche relative al traffico merci internazionale in caso di perturbazione sulla rete. I gestori dell'infrastruttura sono tenuti ad applicare norme di priorità uniformi;
- Servizi connessi al trasporto ferroviario: la Commissione inviterà le strutture di corridoio e i gestori dell'infrastruttura a istituire una rete efficiente di terminal e stazioni di smistamento. Inoltre, occorrerà adottare misure legislative tese a migliorare la trasparenza e la facilità di accesso ai servizi ferroviari connessi.

3. I contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie

A sei anni dall'adozione del primo pacchetto ferroviario si sollevano dubbi sul fatto che il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie sia adeguato a garantire la qualità e l'efficienza del settore. La consultazione delle parti interessate, avvenuta fra maggio 2006 e settembre 2007, ha confermato tali preoccupazioni. La conseguenza di un inadeguato livello di finanziamenti è quella di rinviare i necessari interventi di manutenzione delle reti.

La Commissione illustra l'esperienza dei contratti pluriennali in termini di qualità dell'infrastruttura ferroviaria nonché i vantaggi di tale modalità di finanziamento, proposta quale soluzione alle carenze finanziarie della direttiva 2001/14/CE. I contratti pluriennali offrono una prospettiva di più ampio respiro per la manutenzione delle reti ferroviarie. Dal momento che finora solo la metà degli Stati membri, a livelli molto diversi, è ricorsa a questi contratti pluriennali, si profila la necessità di armonizzarne l'utilizzo.

4. Le principali proposte del relatore

A causa delle competenze e delle risorse limitate dell'Unione europea, il relatore propone di concentrarsi maggiormente sulle priorità pragmatiche:

- entro il 2008 la Commissione dovrebbe identificare almeno dieci corridoi internazionali e altrettante strozzature, proponendo possibili soluzioni;
- occorre definire meglio i corridoi verdi in termini di sostenibilità, tenendo conto dei criteri ambientali stabiliti a livello europeo in relazione a rumore, cambiamenti climatici, inquinamento atmosferico e consumi energetici o meglio fonti energetiche rinnovabili;
- la gestione delle infrastrutture e le procedure amministrative devono essere standardizzate a livello internazionale e semplificate;
- l'intero cofinanziamento dell'UE per le infrastrutture dei trasporti deve avvenire nel rispetto degli obiettivi stabiliti ai fini di un'organizzazione dei sistemi di trasporto a basso impatto ambientale.

Sebbene l'internalizzazione dei costi esterni e le proposte per modificare l'Eurovignette entro il 10 giugno 2008 risultino di primaria importanza per una politica del trasporto merci sostenibile a livello ambientale e sociale, il relatore ha rinunciato a formulare ulteriori proposte al riguardo, dal momento che di recente il Parlamento europeo si è già pronunciato in materia, come ad esempio nella relazione sulla politica europea del trasporto sostenibile, tenendo conto delle politiche europee dell'energia e dell'ambiente.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	15.7.2008
Esito della votazione finale	+ : 39 - : 0 0 : 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Paweł Bartłomiej Piskorski, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Corien Wortmann-Kool
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Constantin Dumitriu