

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

Doc. XII
N. 96

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 MAGGIO 1993

Risoluzione
sul Libro bianco per lo sviluppo futuro di una politica
comune dei trasporti

Annunziata il 13 luglio 1993

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la sentenza emessa il 22 maggio 1985 dalla Corte di giustizia (inadempienza del Consiglio nella realizzazione della libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti),

vista la propria risoluzione del 15 dicembre 1992 sui ritardi nel completamento del mercato interno nel settore dei trasporti (1), in particolare il punto 5 di tale risoluzione, nel quale si esortava la Commissione a inserire il concetto di mo-

bilità sostenibile nella politica comune dei trasporti,

viste le precedenti relazioni della Commissione, dal titolo « Trasporti 2000 plus » e « Libro verde su trasporti e ambiente » (COM(92)0046),

viste le conclusioni del Consiglio dei ministri dei trasporti riunitosi il 15 marzo 1993,

A. considerando che con la presentazione del Libro bianco per lo sviluppo futuro di una politica comune dei trasporti la Commissione mostra di voler affrontare il tema dello sviluppo di un

(1) G.U. n. C 21 del 25 gennaio 1993, pag. 37.

sistema dei trasporti comunitario coerente con un modello di integrazione modale e di mobilità compatibile con l'ambiente,

B. considerando di aver offerto, per mezzo delle sue numerose relazioni d'iniziativa, il suo contributo alla definizione di una strategia comunitaria capace di correggere gli squilibri del mercato interno dei trasporti e di delineare un sistema europeo dei trasporti più integrato; che, in tali relazioni, sono contenute scelte di strategia e proposte di azioni idonee a costituire la base per un confronto, sul Libro bianco, fra il Parlamento e le altre istituzioni comunitarie e nazionali;

C. considerando che il Libro bianco analizza correttamente i punti critici del settore, indicando in particolare i seguenti: la saturazione crescente delle infrastrutture, con rischi di collasso del traffico stradale; lo squilibrio crescente nella ripartizione tra i quattro principali modi di trasporto, che costituiscono sottosistemi chiusi e parzialmente sovrapposti; gli insufficienti investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture; l'impatto crescente sull'ambiente; gli squilibri regionali; i bassi livelli di sicurezza; il dumping sociale; la scarsa qualità delle prestazioni del sistema nel suo complesso,

D. considerando che l'entità dei problemi sorti nel settore richiede una comune scelta in favore di una strategia globale da parte della Comunità e degli Stati membri; che tali scelte debbono concretizzarsi in un coerente piano d'azione pluriennale, sostenuto da un idoneo quadro finanziario,

E. considerando l'importanza economica, sociale e regionale dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto nel quadro di una politica volta a favorire la coesione economica e sociale e a stimolare una crescita economica equilibrata nell'insieme della Comunità,

1. chiede alla Commissione e al Consiglio di commisurare adeguatamente le ambizioni del Libro bianco con lo spessore della base giuridica fornita dal Trattato di Maastricht e richiama la loro attenzione sul fatto che la mancata inclusione in detto Trattato di una clausola di competenza generale a favore della Comunità per la gestione di un sistema europeo dei trasporti richiede una scelta politica degli Stati membri in favore di un'interpretazione estensiva ed evolutiva del Trattato, in particolare circa le modalità politiche e giuridiche con le quali conciliare scelte comuni di strategia e di gestione del settore con la concreta applicazione del principio di sussidiarietà;

2. ritiene che la definizione di una strategia di medio e lungo periodo, in un settore chiave per la costruzione comunitaria come quello dei trasporti, rappresenti un terreno idoneo per un maggiore coinvolgimento dei parlamenti nazionali, la cui importanza è sottolineata nel Trattato di Maastricht;

3. ritiene che questa strategia globale della Comunità in materia di trasporti debba concretarsi urgentemente mediante il varo di un programma operativo dal carattere vincolante e le cui priorità e calendario di approvazione dovranno essere ben definiti; inoltre dovrebbe essere stabilita — all'incirca con adeguamenti annui — la successione temporale delle fasi di attuazione e delle priorità, attraverso un calendario che dovrebbe essere presentato entro due o tre mesi al Consiglio e al Parlamento europeo, per far sì che le relative decisioni possano essere prese al più presto;

4. ritiene che la sicurezza dei trasporti sia di estrema importanza per l'uomo e per l'ambiente e sottolinea la necessità di

un controllo più rigoroso dell'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza, tra cui quelle riguardanti la navigazione marittima,

regolamentazioni integrative, laddove le norme vigenti si rivelino insufficienti,

lo sviluppo di una politica comune in materia di sicurezza dei trasporti, che tenga conto delle raccomandazioni espresse dal Parlamento europeo,

l'elaborazione immediata da parte della Commissione — e presentazione al Consiglio e al Parlamento — di un programma d'azione corredato di calendario al fine di attuare tale politica;

5. sottolinea alla Commissione e al Consiglio che una strategia dei trasporti capace di andare oltre la dimensione del Mercato interno, orientandone e correggendone lo sviluppo futuro, non può che basarsi sul completamento della normativa prevista per il 1° gennaio 1993; che tale normativa è rimasta parzialmente inattuata su punti essenziali, sia di armonizzazione, sia di promozione di determinati sistemi di trasporto, in particolare: fiscalità; cabotaggio stradale; aspetti sociali e ambientali; sviluppo dell'intermodalità, con riferimento anche alla politica per i porti comunitari; sviluppo del sistema ferroviario, tenendo anche conto delle nuove esigenze di incentivo al trasporto combinato nazionale e internazionale; misure di accompagnamento alla liberalizzazione del trasporto aereo, con riferimento alla capacità degli aeroporti, all'impatto ambientale e sociale e all'unificazione e innovazione tecnologica dei sistemi di ATC; varo di una politica comunitaria in materia di trasporti aerei nei confronti dei paesi terzi; miglioramento delle condizioni di sicurezza nei trasporti marittimi mediante un incremento delle norme di sicurezza per tutte le navi indipendentemente dalla bandiera, una migliore formazione e protezione sociale dei marittimi comunitari e un controllo efficace e rigoroso in tutti i porti degli Stati membri; attuazione del registro EUROS e presentazione di un sistema armonizzato di misure fiscali e sviluppo di incentivi alla navigazione interna;

6. chiede alla Commissione e al Consiglio che le urgenti misure, atte a supe-

rare le inadempienze richiamate al punto precedente, costituiscano le priorità del Programma d'azione del Libro bianco ed evidenzia come il parziale e non equilibrato completamento delle norme del Mercato interno stia causando l'inefficacia complessiva delle misure di armonizzazione dell'insieme dei fattori di costo e il permanere di inique condizioni di concorrenza fra modi di trasporto e fra sistemi nazionali;

7. chiede alla Commissione e al Consiglio di dare la priorità, nel potenziamento e nell'allestimento delle infrastrutture di trasporto, ai modi di trasporto che rispettano l'ambiente come il trasporto marittimo, la navigazione interna e il trasporto ferroviario;

8. chiede alla Commissione e al Consiglio che, in rapporto all'ampiezza delle sfide evidenziate nello « scenario » e degli obiettivi indicati nel programma d'azione, vi sia un impegno volto a delineare, d'intesa con gli Stati membri, il profilo di una vera programmazione comunitaria della PCT, capace di definire uno scenario europeo della mobilità complessiva, in base ai punti seguenti:

relazione fra modello dei trasporti e modello economico produttivo (mobilità sostenibile come aspetto dello sviluppo sostenibile);

relazione fra modello dei trasporti e modello di assetto territoriale e urbano,

superamento di una programmazione che assume quale base calcoli matematico-probabilistici della domanda per i vari modi di trasporto, in favore di una programmazione che scelga, quale nuovo asse, la qualificazione e la correlazione dei fattori dell'offerta e per la quale occorre snellire le procedure finora eccessivamente lunghe;

9. chiede alla Commissione e al Consiglio di perseguire l'effettiva ricerca di un equilibrio, all'interno della programmazione della PCT, fra scelte di principio e libera concorrenza, attraverso la messa a

punto di strumenti adeguati di regolazione del sistema; gli strumenti del « chi usa paga » e « chi inquina paga » debbono essere applicati non solo agli utenti ma anche ai contribuenti; propone quale punto di partenza della riflessione l'elaborazione di una tipologia delle operazioni di trasporto, che permetta di analizzare le condizioni nelle quali ciascun modo di trasporto può fornire un contributo ottimale al funzionamento del sistema stesso;

10. chiede alla Commissione e al Consiglio di approvare, in coerenza con le grandi opzioni ambientali della CEE, i seguenti obiettivi vincolanti:

stabilizzazione, entro il 2000, delle emissioni di CO₂ sui livelli del 1990,

riduzione, entro il 2005, delle emissioni di CO₂ del 20 per cento rispetto al 1989,

riduzione del 50 per cento delle emissioni di altre sostanze inquinanti entro il 2005,

tenendo conto di specifiche sensibilità ecologiche, in particolare delle regioni ad alta concentrazione economica e industriale, e della necessità di crescita sostenibile delle regioni meno favorite;

11. insiste affinché i requisiti ambientali relativi ai veicoli a motore, ai natanti e ai velivoli siano fissati in base a criteri quanto più possibile rigorosi e affinché la politica comune dei trasporti preveda incentivi alla produzione di motori maggiormente compatibili con l'ambiente;

12. ritiene che la navigazione costiera sia sempre stata insufficientemente sfruttata quale modo di trasporto relativamente compatibile con l'ambiente da utilizzare per i collegamenti tra porti europei e sostiene quindi la necessità che all'interno della politica comune dei trasporti sia data priorità anche a misure che ne favoriscano lo sviluppo;

13. chiede in particolare al Consiglio di considerare l'internalizzazione dei costi esterni solo come una parte necessaria ma non sufficiente della « tax-policy » per i trasporti e di operare affinché le risorse ricavate da una fiscalità specifica siano integralmente reimpiegate nel settore; richiama al riguardo l'attenzione della Commissione e del Consiglio sul fatto che, ai fini dell'attuazione di misure atte a rendere più oneroso il trasporto stradale e a realizzare quindi l'auspicabile diversificazione tra le varie modalità di trasporto, non sono ancora disponibili al momento sufficienti alternative al trasporto su gomma in grado di assorbire il crescente volume di traffico;

14. chiede alla Commissione e al Consiglio di valutare, quali mezzi utili per realizzare un orientamento del modello europeo dei trasporti verso un sistema integrato e sostenibile di mobilità, i seguenti elementi: investimenti comunitari e nazionali coordinati che corrispondano all'obiettivo di privilegiare modi di trasporto a basso consumo d'energia e a basso impatto ambientale; fiscalità selettiva, attraverso l'internalizzazione dei costi esterni; eventuali aiuti di stato, limitati nel tempo e finalizzati alla realizzazione di obiettivi coerenti con la nuova PCT; nell'applicazione delle regole di concorrenza, adeguata valutazione delle forme di necessaria cooperazione fra modi e imprese di trasporto; revisione, verso l'alto, dei fattori di costo relativi al trasporto su strada; sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane;

15. propone che, al fine di conciliare il principio di sussidiarietà e l'obiettivo della coesione, si sperimenti una « programmazione per soggetti » di tipo contrattualistico, sia fra i tre livelli istituzionali, comunitario, nazionale e regionale, sia che settore pubblico e settore privato;

16. ritiene che tale modello di programmazione debba favorire il coordinamento delle azioni su tre piani: fra le politiche comunitarie interagenti con i

trasporti; fra la PCT e le politiche nazionali del settore; fra la PCT e le politiche dei trasporti dei paesi terzi;

17. evidenzia al Consiglio la necessità di evitare il pericolo che strumenti di integrazione come il titolo « Reti transeuropee » del Trattato sull'Unione possano, di fatto, divenire di tipo intergovernativo, riducendo la programmazione della PCT a una somma di proposte modali nazionali non integrate;

18. sottolinea la necessità che tutti i progetti infrastrutturali inclusi negli « schemi direttivi » delle reti transeuropee rispondano positivamente ai criteri della DIE e della VIA e all'obiettivo dello sviluppo di una rete paneuropea delle infrastrutture;

19. chiede alla Commissione e al Consiglio che

il livello minimo degli investimenti per le infrastrutture della Comunità, tenendo anche conto della necessità di costruire infrastrutture intelligenti, non sia inferiore all'1,5 per cento del PIL comunitario;

come primo passo verso il totale trasferimento dei costi esterni, sia istituito un fondo comune per le infrastrutture, alimentato da una tassa di 0,01 ecu x litro di combustibile;

si provveda al coordinamento, trasparente e completo, delle molteplici fonti di finanziamento per le infrastrutture;

si proceda al finanziamento di nuove infrastrutture solo dopo aver utilizzato in modo ottimale quelle già esistenti;

in sede di coordinamento delle spese, si opti per le soluzioni maggiormente compatibili con l'ambiente;

20. chiede alla Commissione che le grandi scelte, utili all'integrazione e allo sviluppo del sistema europeo dei trasporti, come la R&S/T e le proposte per la internalizzazione dei costi esterni, non

siano limitate alla dimensione del Mercato interno, ma estese e finalizzate alla correzione dell'attuale modello dei trasporti; che, in particolare, azioni e risorse consistenti di R&S/T siano finalizzate alla definizione e sperimentazione, anche gradualmente, di un concreto modello operativo per l'impugnazione dei costi sociali e ambientali ai diversi modi di trasporto;

21. chiede alla Commissione di sostenere gli sforzi europei di R&S/T in materia di sicurezza e di nuove tecniche di trasporto, come, per esempio, le navi ad alta velocità o le petroliere « pulite »;

22. chiede alla Commissione di chiarire, rispetto al cosiddetto carattere « orientativo » del Programma d'azione, quali saranno gli strumenti pluriennali e annuali attraverso i quali verranno definite le scelte operative e le relative risorse;

23. chiede alla Commissione di chiarire se e quali punti d'incertezza giuridica e politica vi siano, dopo Maastricht, sulle attuali competenze internazionali della Comunità in rapporto alle « relazioni esterne »;

24. chiede al Consiglio di assicurare una coerenza di fondo fra la normativa della PCT, i contenuti della cooperazione paneuropea in materia di trasporti e lo sviluppo di eventuali accordi bilaterali fra gli Stati membri e i paesi terzi dell'area interessata;

25. chiede alla Commissione di considerare le conclusioni della I e della II Conferenza paneuropea dei trasporti parte integrante del Libro bianco;

26. richiama l'attenzione sul fatto che tale risoluzione va considerata come interlocutoria, dato che il Consiglio si è già impegnato in un dibattito di fondo sul Libro bianco per lo sviluppo futuro di una PCT; che il Parlamento europeo intende, con la presente risoluzione, definire per grandi linee la propria posizione,

pur riservandosi il diritto di esprimersi nei dettagli dopo un esame approfondito del Libro bianco, esame che sarà effettuato in stretta collaborazione con i parlamenti degli Stati e le autorità regionali e locali nonché con le organizzazioni sociali di categoria e comporterà un'audizione di esperti;

27. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consi-

glio, alla Commissione, al Comitato economico e sociale nonché ai parlamenti degli Stati membri.

ENRICO VINCI
Segretario generale

J.W. PETERS
Vicepresidente