

### RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI MARTEDÌ 18 GENNAIO 1994

Risoluzione  
sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti

*Annunziata il 17 febbraio 1994*

IL PARLAMENTO EUROPEO,

viste le sue precedenti risoluzioni del

13 dicembre 1990 sullo sviluppo della politica comune dei trasporti nella prospettiva del completamento del mercato interno (1),

11 giugno 1991 sullo sviluppo delle relazioni tra la Comunità europea e i paesi dell'Europa centrale e orientale nel settore dei trasporti (2),

9 luglio 1991 sulla politica comunitaria per le infrastrutture di trasporto (3),

9 luglio 1991 sui trasporti combinati nella CE: una situazione in movimento (4),

11 settembre 1991 su trasporti e ambiente (5),

12 giugno 1992 su « Orizzonte 2000: Trasporti in Europa » (6),

12 giugno 1992 sui trasporti nel Mediterraneo (7),

12 giugno 1992 su congestionamento e trasporto urbano (8),

18 settembre 1992 sulla saturazione e il controllo del traffico aereo (9),

18 settembre 1992 su trasporti e sviluppo regionale (10),

(1) G.U. n. 19 del 28 gennaio 1991, pag. 241.

(2) G.U. n. C 183 del 15 luglio 1991, pag. 70.

(3) G.U. n. C 240 del 16 settembre 1991, pag. 68.

(4) G.U. n. C 240 del 16 settembre 1991, pag. 64.

(5) G.U. n. C 267 del 14 ottobre 1991, pag. 103.

(6) G.U. n. C 176 del 13 luglio 1992, pag. 246.

(7) G.U. n. C 176 del 13 luglio 1992, pag. 250.

(8) G.U. n. C 176 del 13 luglio 1992, pag. 240.

(9) G.U. n. C 284 del 2 novembre 1992, pag. 170.

(10) G.U. n. C 284 del 2 novembre 1992, pag. 176.

18 settembre 1992 sul libro verde relativo all'impatto dei trasporti sull'ambiente — una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile dei trasporti nel pieno rispetto dell'ambiente (11),

22 gennaio 1993 sui veicoli elettrici urbani (12),

9 febbraio 1993, sull'adozione di ulteriori iniziative verso una politica paneuropea dei trasporti — misure connesse con la prima conferenza europea sui trasporti tenutasi a Praga dal 29 al 31 ottobre 1991 (13),

12 marzo 1993 sul programma di azione comunitaria in materia di sicurezza stradale (14),

12 marzo 1993 sullo sviluppo dei traffici marittimi e della portualità nei mari Adriatico e Ionio (15),

vista la sua risoluzione del 27 maggio 1993 sul Libro bianco relativo allo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti (16),

visti i risultati dell'Audizione del 23 settembre 1993 sul Libro bianco (17),

viste le proposte di risoluzione presentate dagli onn.

a) Blak, sul trasporto di sostanze pericolose (B3-1641/92),

b) Coimbra Martins e altri, su aeroporti e agglomerati urbani (B3-1646/92),

c) McIntosh, sul controllo del traffico aereo (B3-1648/92),

d) Pannella, su una rete di comunicazione transbalcanica (B3-0133/93),

e) States, sul trasporto aereo di materiale radioattivo (B3-0486/93),

f) Sanchez Garcia sulle reti transeuropee e sui problemi delle isole (B3-1131/93),

g) Bettini e Langer, sulle norme relative alla navigazione a motore da diporto sui grandi laghi europei (B3-1142/93),

visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per gli affari sociali, l'occupazione e le condizioni di lavoro, della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori, della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale e della commissione per la politica regionale, l'assetto territoriale e le relazioni con i poteri regionali e locali (A3-0390/93),

A. considerando il ruolo che i trasporti rivestono per l'integrazione europea e il rilancio economico e dell'occupazione, il funzionamento del mercato interno, le relazioni con i paesi terzi, la qualità di vita dei cittadini,

B. considerando i problemi di fondo tutt'ora aperti, quali l'impatto sull'ambiente e sugli standard di vita, la congestione grave in particolare aerea e su strada e le conseguenti diseconomie, lo squilibrio modale e regionale,

C. considerando che dalle preoccupanti analisi sviluppate dalla Commissione nel Libro bianco appare corretta e urgente la elaborazione e messa in atto di una nuova concezione della PCT che, pur restando cruciale per il successo del Mercato Interno Unico (MIU), lo superi e proponga la mobilità sostenibile e l'accessibilità dalla periferia quali nuovi orizzonti, correggendo gli attuali andamenti spontanei verso un nuovo centralismo, accompagnati da una consistente crescita modale e ridefinendo con maggior chiarezza il rapporto strutturale fra sviluppo socio-economico, dotazione infrastrutturale e trasporti,

D. considerando che le cause delle congestioni e delle pressioni sulle infrastrut-

(11) G.U. n. C 284 del 2 novembre 1992, pag. 165.

(12) G.U. n. C 42 del 15 febbraio 1993, pag. 256.

(13) G.U. n. C 72 del 15 marzo 1993, pag. 51.

(14) G.U. n. C 115 del 26 aprile 1993, pag. 260.

(15) G.U. n. C 115 del 26 aprile 1993, pag. 255.

(16) G.U. n. C 176 del 28 giugno 1993, pag. 164.

(17) PE 207.067.

ture comunitarie esistenti devono essere individuate e risolte,

E. considerando che la mobilità sostenibile deve essere un aspetto dello sviluppo sostenibile e che, in tale contesto, la riflessione avviata dalla Commissione dovrà essere completata nel quadro di una reale politica europea di gestione del territorio, avente tra i suoi assi fondamentali il collegamento tra i trasporti e la distribuzione armoniosa delle attività economiche ed umane,

F. considerando che, nelle recenti decisioni del Consiglio sul seguito da dare al Libro bianco non vengano ripresi o precisati né il concetto di mobilità sostenibile né il nesso fra politica dei trasporti e politica economica,

G. considerato che fra i parametri atti a definire la mobilità dovrebbero essere compresi obiettivi ambientali precisi, criteri che favoriscano la competitività delle regioni periferiche o insulari, standard più elevati di sicurezza, limiti di impatto sociale su addetti e utenti,

H. considerato che, affinché gli obiettivi del Libro bianco non restino allo stadio di petizioni di principio, è necessario che la nuova concezione della PCT si traduca in un piano d'azione, in un programma legislativo quadro pluriannuali, contenenti i calendari e le priorità per le misure da adottare, e in un'applicazione dinamica e positiva del principio di sussidiarietà, e che occorre prevedere in bilancio le risorse all'uopo necessarie,

I. considerando che le scelte in favore dell'integrazione del sistema dei trasporti e dello sviluppo delle relazioni di traffico con i paesi dello SEE (accordo sullo spazio economico europeo), della Europa Centrale e Orientale (ECO), del Mediterraneo, debbono tradursi in scelte infrastrutturali coerenti, negli schemi direttori delle reti transeuropee,

J. considerata pertanto la necessità che la Commissione riceva un ampio

mandato che le consenta di avviare trattative con i paesi terzi a nome dell'Unione europea,

K. considerando che le diverse problematiche aperte per il trasporto passeggeri e per le merci, per le aree metropolitane ad alta intensità di sviluppo, per le regioni insulari, periferiche o depolate e per le zone di transito, richiedono analisi più articolate e misure più specifiche di quelle indicate nel Libro bianco,

L. considerando le limitazioni delle attuali infrastrutture a soddisfare la domanda, anche ottimizzandone l'uso, e il decremento degli investimenti in infrastrutture tra il 1975 e il 1990, passati dall'1,5 per cento all'1 per cento del PIL; considerando inoltre che un impegno di investimenti per le reti può dare un sensibile contributo a una crescita economica equilibrata in tutto il territorio dell'Unione europea, favorendo così la creazione di occupazione a lungo termine,

M. considerando che il pieno sviluppo dell'intermodalità, quale obiettivo centrale della PCT, è l'unico mezzo per riequilibrare la distribuzione modale; considerando che essa dev'essere prioritariamente realizzata sui volumi aggiuntivi di traffico e sugli specifici segmenti di mercato più adatti allo spostamento modale, che comprenda anche il trasporto mediante oleodotti, gasdotti e acquedotti, permettendo così che ciascun modo di trasporto possa valorizzare le sue potenzialità in un sistema integrato sostenuto dallo sviluppo ottimizzato delle interfacce,

N. considerando che il riequilibrio modale e l'integrazione multimodale possono dare risultati significativi solo se accompagnati dalla riqualificazione del trasporto su strada, destinato a restare, nel medio periodo, il modo prevalente di trasporto,

O. considerando che strumento base per promuovere il riequilibrio e l'integra-

zione appare la determinazione dei costi totali, operativi ed esterni, di trasporto ed una imputazione, anche parziale e graduale, coerente con obiettivi di politica di sviluppo economico e sociale, di coesione territoriale, ambientale e di armonizzazione fiscale,

P. considerando che a una più incisiva ed equa *tax policy* per i trasporti dovrebbero corrispondere alleggerimenti tributari in altri spazi impositivi,

Q. considerando che gli aiuti di Stato debbono rispondere al criterio della trasparenza e della coerenza con gli obiettivi della PCT ed essere anche in grado di eliminare gli aiuti occulti costituiti dal residuo *dumping* sociale e fiscale fra le diverse realtà modali e nazionali,

R. considerato che il piano d'azione del Libro bianco dovrebbe contenere precisi limiti per le emissioni da rispettare al fine di raggiungere entro il 2002 l'obiettivo del veicolo a emissione zero, unitamente a misure capaci di raccordare tali limiti alla crescita del parco veicoli ed aeromobili; che tali obiettivi potranno essere conseguiti solo se anche l'Europa centrale e orientale ridurrà le emissioni nocive, utilizzando mezzi di trasporto più moderni,

1. chiede alla Commissione di correggere il Libro bianco ed il primo programma d'azione di dati aggiornati, più articolati per tener conto dei diversi problemi aperti per il trasporto di passeggeri e merci, per le isole metropolitane di maggior sviluppo e congestione e per le aree e regioni periferiche; chiede inoltre che siano evidenziati i dati relativi ai volumi di trasporto attuali e prevedibili sui principali collegamenti internazionali;

2. chiede che la Commissione adotti un programma legislativo quadro pluriennale con l'indicazione di un calendario e di priorità per le misure da adottare, e che il programma quadro venga attuato e aggiornato attraverso programmi annuali,

coerenti con un principio di programmazione scorrevole;

3. chiede che la Commissione sottoponga al Consiglio e al Parlamento, entro il 30 giugno 1995, un rapporto sull'adeguatezza del trattato di Maastricht a sostenere, dal punto di vista della base giuridica, le scelte della nuova concezione della PCT; chiede inoltre che Commissione e Consiglio propongano, d'intesa con il Parlamento europeo, modalità di coinvolgimento dei parlamenti nazionali nella definizione delle scelte della nuova concezione della PCT;

4. rammenta le sue precedenti prese di posizione sulla necessità di un parallelismo fra armonizzazione e liberalizzazione; constata che l'accento è stato posto soprattutto sulla liberalizzazione e sollecita pertanto la Commissione e il Consiglio a proseguire anche sulla via dell'armonizzazione (ivi comprendendo gli aspetti sociali e la sicurezza);

5. ritiene che la realizzazione di infrastrutture e le altre azioni tendenti a migliorare il funzionamento del sistema di trasporti siano attività importanti che concorrono alla ripresa economica e invita il Consiglio considerare anche le decisioni del vertice di Copenaghen - a creare a tal fine disponibilità finanziarie realmente adeguate alle esigenze;

6. chiede che la Commissione stabilisca nel primo programma d'azione

precisi obiettivi riguardo ai limiti delle emissioni, in coerenza con gli obiettivi del V° programma d'azione « verso uno sviluppo sostenibile », al fine di pervenire entro il 2002 all'immissione sul mercato di un veicolo a emissione zero, entro l'anno 2000 alla stabilizzazione dell'emissione di CO<sub>2</sub> ai livelli del 1990, entro l'anno 2005 alla riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> del 20 per cento rispetto ai valori del 1990, ed entro l'anno 2005 alla riduzione delle emissioni delle altre sostanze nocive del 50 per cento rispetto al 1990;

norme comuni minime per la sicurezza per tutti i modi di trasporto, con particolare urgenza per i trasporti marittimi e stradali;

criteri di attuazione suscettibili di integrare la dimensione territoriale nei suoi diversi aspetti: accessibilità e competitività della periferia, coesione, controllo regionale, specifiche caratteristiche insulari e sinergia con i Fondi strutturali;

sottolinea la necessità di agevolare la transizione verso un mercato europeo dei trasporti mediante pertinenti misure di informazione o di riqualificazione destinate ai soggetti interessati;

7. invita la Commissione e gli Stati membri ad individuare, laddove possibile, possibilità di incoraggiare il trasporto di merci su rotaia, e ad attuare misure a favore dei trasporti combinati, al fine di aumentare l'interoperabilità tra modi di trasporto;

8. invita la Commissione e gli Stati membri ad attuare misure positive volte a favorire il trasporto di passeggeri e di merci via mare, dando priorità assoluta alle misure di sicurezza;

9. ritiene che la dimensione sociale della PCT sia una responsabilità comune delle istituzioni comunitarie, delle parti sociali e delle loro organizzazioni rappresentative e che occorra porre maggiormente l'accento sulla necessità di un'adeguata struttura consultiva e sul rafforzamento del dialogo sociale nel quadro della PCT;

10. chiede che la Commissione e il Consiglio stabiliscano, nel quadro della Carta sociale, norme di tutela relative alle condizioni di lavoro degli addetti, in particolare per quanto riguarda l'orario di lavoro, articolandole in base alle specificità dei modi;

11. invita la Commissione a dare l'avvio a un dibattito negli Stati membri sull'adeguamento dei prestatori di servizi

nel traffico di merci su strada alla liberalizzazione del mercato europeo, cosicché tale adeguamento sia operato sulla base delle mutate condizioni di concorrenza senza pregiudizio per i diritti e la sicurezza dei lavoratori e del trasporto;

12. fa rilevare che la dimensione differente delle imprese di trasporto (fino al conduttore-padroncino) si riflette in maniera rilevante sulle condizioni di lavoro nel traffico di merci su strada e nella navigazione interna;

13. invita la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, a far rispettare, per evidenti motivi di salute e di sicurezza, gli orari di lavoro del personale addetto ai trasporti, per prevenire errori dovuti alla stanchezza;

14. fa riferimento agli svariati organismi ovvero programmi comunitari e non comunitari che si occupano del problema « Trasporto di persone con limitata capacità motoria » e invita la Commissione a coordinare e consolidare le varie esperienze prima di far attuare nuove iniziative o studi in questo settore;

15. chiede che la Commissione fissi, d'intesa con gli Stati membri, standard minimi di qualità per i servizi di trasporto, utili per la definizione di « carte di qualità » del trasporto di passeggeri e merci da parte degli operatori pubblici e privati del settore;

16. rileva che, anche a causa della recessione economica, la situazione finanziaria delle imprese che operano nel settore dei trasporti appare in generale preoccupante; constata altresì che il trasporto su strada si svolge per l'80 per cento entro un raggio di 100 km. senza valide alternative; ammonisce che un inasprimento unilaterale degli oneri aggraverebbe ulteriormente le difficoltà di tale settore; chiede pertanto che eventuali oneri supplementari si accompagnino allo sviluppo di forme di trasporto alternative e che gli introiti aggiuntivi siano fatti riconfluire nel settore trasporti;

17. invita la Commissione e il Consiglio a garantire il mutuo riconoscimento e la trasparenza delle qualifiche professionali nel settore dei trasporti, a favorire il pieno sviluppo della formazione professionale in tale settore, armonizzando gradualmente le caratteristiche specifiche dei sistemi nazionali di qualificazione esistenti;

18. chiede che gli schemi direttori delle reti siano sottoposti, entro il 30 giugno 1995, a verifica di coerenza rispetto agli obiettivi del Libro bianco e alle scelte prioritarie del programma d'azione ivi contenuto; chiede inoltre che, nell'ambito degli schemi direttori delle reti, sia data priorità ai sistemi di interfaccia modale, agli anelli mancanti, ai punti di strozzatura dei collegamenti internazionali, al collegamento delle aree periferiche e alla interoperabilità e armonizzazione tecnica;

19. ritiene che, nel campo delle infrastrutture di trasporto, debba essere data una priorità assoluta ai mezzi di trasporto meno nocivi per l'ambiente, quali la navigazione marittima e fluviale, le reti ferroviarie e i trasporti individuali non motorizzati; ritiene inoltre che uno sviluppo regionale integrato permetterebbe di evitare una crescita incontrollata del volume dei trasporti attuale;

20. chiede che tutti i progetti infrastrutturali cofinanziati dalla Comunità vengano sottoposti a rigorose verifiche degli effetti in materia di sviluppo regionale e di impatto sulla sicurezza, a un'analisi economica del rapporto costi-uso, a un'indagine sul rapporto tra il capitale da investire e i posti di lavoro creati a lungo termine nonché a una verifica (eventualmente transfrontaliera) dell'impatto ambientale; chiede che, nel coordinamento dei compiti, siano prese decisioni a favore delle alternative meno dannose per l'ambiente e che siano avviati finanziamenti di nuove infrastrutture solo quando quelle già esistenti sono utilizzate in modo ottimale;

21. ricorda il ruolo riservato dal Trattato sull'Unione europea al Comitato delle regioni nella definizione delle reti transeuropee e la necessità di associare il più strettamente possibile le autorità regionali e locali alla definizione delle reti di infrastrutture, in un'ottica di efficienza e nel rispetto del principio di sussidiarietà;

22. sollecita ulteriori ricerche ed esperimenti di applicazione su innovazioni tecnologiche in materia di trasporti, quali le infrastrutture sotterranee, la gestione dinamica della viabilità (strade « intelligenti ») e nuovi sviluppi telematici;

23. chiede alla Commissione che in occasione della presentazione del primo programma d'azione pluriennale vengano fissati, per ciascun modo, i costi — operativi diretti e i costi esterni di trasporto e formulata una proposta di imputazione dei costi totali secondo un sistema comunitario uniforme, eventualmente graduata e differenziata in base a parametri geografici, che tengano conto della posizione periferica o insulare, ed economici;

24. propone che le risorse tratte dalla *tax policy* vengano reimpiegate totalmente per gli obiettivi della PCT;

25. è dell'opinione che gli aiuti di Stato nel settore dei trasporti debbano essere trasparenti al fine di evitare distorsioni alla concorrenza e che il sistema degli aiuti nazionali debba essere inquadrato in base a criteri di compatibilità comunitaria; ritiene altresì indispensabile controllare la coerenza degli aiuti concessi con la nuova concezione della PCT; mette in guardia dagli aiuti occulti costituiti dal residuo *dumping* sociale e fiscale fra le diverse realtà modali e nazionali;

26. chiede alla Commissione di presentare ipotesi concrete di ingegneria finanziaria, per il finanziamento delle reti infrastrutturali, comprensive dell'intervento finanziario privato in cooperazione con

quello pubblico, nel pieno rispetto dei principi di addizionalità e complementarietà; chiede che le considerevoli risorse destinate dalla Comunità alle infrastrutture dei trasporti nel quadro delle reti transeuropee, del FESR e del fondo di coesione rispettino scrupolosamente le priorità definite nel Libro bianco e nella presente relazione, e che la Commissione garantisca il coordinamento e la coerenza tra questi diversi fondi e la loro trasparenza;

27. ritiene indispensabile che le regioni transfrontaliere beneficino di una politica dei trasporti coerente nell'interesse di tali regioni e della Comunità stessa; dovranno essere previsti fondi INTERREG per favorire in particolare i trasporti in comune, laddove questi sono stati svantaggiati dal fattore destrutturante delle frontiere nazionali;

28. chiede alla Commissione di stabilire nell'ambito del quarto programma quadro di R&S/T obiettivi prioritari per la ricerca e sviluppo dei trasporti coerenti con gli obiettivi ed i problemi aperti nel Libro bianco (motori, veicoli e carburanti puliti, sistemi informativi per ottimizzare le gestioni e la sicurezza della circolazione, tipi di imbarcazioni sicuri e veloci per la navigazione costiera nonché sistemi efficaci e poco onerosi di trasbordo portuale);

29. chiede che sia data attuazione alla direttiva 91/440/CEE per lo sviluppo dei trasporti ferroviari; invita la Commissione a presentare con urgenza proposte specifiche per renderne possibile l'attuazione; ritiene indispensabile l'individuazione dei segmenti di mercato più promettenti per questo modo, come base per riorientare al mercato le aziende ferroviarie;

30. ritiene indispensabile una definizione di trasporto combinato come modo a sé, che sottenda all'individuazione di nuove regole di concorrenza e cooperazione fra le aziende operanti nella catena del trasporto; chiede alla Commissione di

stabilire forme e modi di sostegno per i terminali, le unità di carico, i sistemi di informazione, la nascita di nuove imprese intermodali; ritiene indispensabile che, in questo contesto, si riconosca ai porti marittimi e interni una posizione adeguata quali interfacce naturali e terminali ottimali per il trasporto intermodale;

31. chiede alla Commissione e al Consiglio di studiare con urgenza misure atte ad affrontare la crisi strutturale delle compagnie aeree aggravata dalla recessione economica e all'accresciuta concorrenza internazionale, anche attraverso le misure di salvaguardia previste dal « terzo pacchetto » e un controllo più puntuale del livello delle tariffe; ricorda la necessità e l'urgenza di predisporre un sistema unico di controllo del traffico aereo, nonché ampliare la capacità infrastrutturale degli aeroporti; chiede alla Commissione di sviluppare l'integrazione modale fra trasporto aereo e altri modi, in particolare quello ferroviario;

32. chiede alla Commissione di esaminare misure volte a migliorare il coordinamento del controllo del traffico aereo tra la Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC), la NATO, Eurocontrol e le autorità nazionali di aviazione civile; invita altresì la Commissione a consultare alcuni paesi terzi che esercitano un'influenza diretta sulla situazione e la politica comunitaria in materia di controllo del traffico aereo;

33. chiede al Consiglio di approvare con urgenza il pacchetto di misure positive di sostegno alla flotta comunitaria, corredato da un piano di aiuti che permetta il rilancio del settore, comprensivo della definizione di armatore comunitario; chiede alla Commissione di adoperarsi per la rapida concretizzazione del piano d'azione contenuto nella comunicazione sulla sicurezza marittima, sottolineando in particolare l'importanza di una formazione professionale adeguata; ritiene indispensabile che i porti — sia marittimi che interni — trovino una giusta colloca-

zione nell'ambito delle reti transeuropee anche come terminali intermodali; invita il Consiglio a decidere senza indugi in particolare la creazione del registro navale europeo EUROS, unico modo per porre fine alla pericolosa tendenza a battere bandiera straniera;

34. sottolinea l'importanza della navigazione costiera e fluviale come modo di trasporto alternativo per il traffico su lunghe distanze, e chiede delle misure di armonizzazione della concorrenza, anche nei confronti delle flotte dei paesi dell'ECO, e risanamento strutturale atte a promuovere una capacità più flessibile; ribadisce la necessità di una integrazione modale, in particolare con la rete ferroviaria;

35. ribadisce l'esigenza di creare una rete transeuropea di oleodotti, gasdotti e acquedotti nel quadro di una politica comune dei trasporti (PCT), e invita la Commissione ad elaborare una proposta legislativa che consideri il trasporto mediante pipeline come un elemento della politica comune dei trasporti e vi comprenda i seguenti settori :

a) l'adozione di norme di sicurezza armonizzate (costruzione ed esercizio) valide per tutti gli Stati della CEE,

b) le norme tecniche relative alle tecnologie avanzate,

c) l'abolizione delle discriminazioni nazionali,

d) l'inserimento delle infrastrutture dei trasporti mediante pipeline nel programma di infrastrutture,

e) l'allestimento di una rete completa di « autostrade di pipeline » nel territorio della Comunità, cfr. risoluzione del Parlamento europeo del 14 settembre 1988 (18) sulla promozione dei trasporti mediante pipeline nella Comunità europea;

36. relativamente al trasporto stradale, chiede alla Commissione di

individuare i segmenti di mercato che possono costituire il potenziale di spostamento modale,

stabilire i costi in rapporto all'intensità d'uso delle infrastrutture, e presentare delle proposte per la loro imputazione,

sviluppare un metodo per un censimento scaglionato delle capacità per i punti critici del sistema, accompagnato da proposte per sistemi alternativi,

incentivare la ricerca per motori, veicoli e carburanti meno aggressivi dal punto di vista ambientale, per l'adozione di misure più rigorose,

promuovere l'aumento di unità di carico per unità di trasporto e mettere a punto proposte per il riduzione dei viaggi a vuoto, anche attraverso lo sviluppo di sistemi informativi per la gestione,

predisporre una revisione del regolamento (CEE) n. 3820/85 anche in funzione di una più realistica definizione di « tempo di servizio », che il Consiglio dovrà approvare con urgenza;

37. ritiene che ogni cittadino debba godere del diritto personale alla mobilità, secondo i propri bisogni, in particolare per quanto riguarda i disabili, e che un sistema di trasporti urbani efficiente e capace di orientare la scelta verso i trasporti collettivi e rispettosi dell'ambiente, tra cui la bicicletta, ne sia una condizione indispensabile; chiede alla Commissione di sviluppare la R&ST per le aree urbane, e di proporre applicazioni telematiche capaci di ottimizzare la gestione del traffico e anche di ridurre gli spostamenti (es. lavoro a domicilio); ricorda che la mobilità gioca un ruolo essenziale per l'inserimento professionale delle persone a mobilità ridotta e ritiene indispensabile in tal senso orientare parte delle risorse previste dal programma HORIZON a questo fine;

(18) G.U. n. C 262 del 10 ottobre 1988, pag. 65.



38. sottolinea la necessità di affrontare l'argomento della mobilità degli anziani non solo nel quadro dell'Anno europeo dell'anziano e della solidarietà tra le generazioni, ma anche nei prossimi anni, come pure di promuovere progetti pilota in questo campo, di concerto con le organizzazioni che rappresentano gli anziani in tutta l'Unione europea, e di diffondere i loro risultati nel modo più ampio possibile;

39. per quanto riguarda le relazioni esterne, ribadisce la sua convinzione circa la correttezza della base giuridica di cui agli articoli 61, 75, 84, par. 2 e 228 del Trattato CE per gli accordi nel settore dei trasporti; reitera, nei negoziati comunitari con i paesi terzi, la necessità di gradualità e del rispetto della reciprocità ed altri principi generali che sottendono la nuova PCT; propone che i risultati della Conferenza paneuropea di Praga, della 2<sup>a</sup> conferenza che si terrà a Creta e

delle conferenze preparatorie di quest'ultima siano considerati parte integrante del Libro bianco; ritiene indispensabile un rafforzamento della Comunità in quanto tale negli organismi internazionali del settore;

40. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, ai governi ed ai parlamenti degli Stati membri, al Consiglio d'Europa, alla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, alla Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite, ai governi e i parlamenti dell'EFTA e dei paesi dell'Europa centrale e orientale.

ENRICO VINCI  
*Segretario generale*

EGON KLEPSCH  
*Vicepresidente*