

## RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 SETTEMBRE 1994

### Risoluzione

sulla relazione della Commissione d'inchiesta del luglio 1994  
sul trasporto di merci su strada nel Mercato unico europeo

*Annunziata l'8 novembre 1994*

IL PARLAMENTO EUROPEO,

visto l'articolo 40, paragrafo 5, del proprio regolamento,

vista la relazione della commissione d'inchiesta sul trasporto su strada, trasmessa alla Commissione il 6 luglio 1994,

visti il Libro bianco della Commissione sullo sviluppo futuro di una politica comune dei trasporti (COM(92) 494), le conclusioni del Consiglio dell'8 giugno 1993 sul Libro bianco e le proprie risoluzioni del 27 maggio 1993 sul Libro bianco (1) e

del 18 gennaio 1994 sullo sviluppo futuro di una politica comune dei trasporti (2),

A. considerando le profonde difficoltà in cui si dibatte nell'Unione europea il settore del trasporto di merci su strada, anche a causa della progressiva crisi che colpisce il modello di trasporto fin qui patrocinato in Europa,

B. considerando che le strategie industriali indulgono sempre più alla prassi del « just in time » e riducono drasticamente le loro scorte, con significative ripercussioni sui trasporti,

(1) GU C 176 del 28 giugno 1993, pag. 164.

(2) GU C 44 del 14 febbraio 1994, pag. 53.

C. considerando che il completamento del mercato interno e il processo con cui si liberalizza e si concede l'accesso al mercato nel settore non sono stati fin qui accompagnati da misure sufficienti e adeguate,

D. allarmato per le cifre contenute nella relazione della commissione d'inchiesta riguardo a casi di frodi e irregolarità nell'applicazione della legislazione comunitaria, in un settore estremamente sensibile per quanto riguarda la sicurezza,

E. considerando che, conformemente alle recenti raccomandazioni della Commissione, vi è un'urgente necessità di ripristinare un equilibrio fra i vari modi di trasporto onde creare un sistema intermodale che rispetti le esigenze della società, della tutela ambientale, della qualità della vita e del risparmio energetico,

F. sottolineando l'importanza di optare per un'infrastruttura coerente con la nuova politica dei trasporti delineata nel summenzionato Libro bianco della Commissione,

G. considerando che per risolvere le difficoltà in cui si dibatte il settore del trasporto su strada in Europa occorre un'iniziativa che non contempra solo la domanda ma anche la fornitura,

H. considerando che la legislazione dovrebbe stimolare piuttosto che intralciare gli sviluppi tecnici,

I. considerando il ruolo degli Stati membri e della legislazione nazionale nel settore del trasporto su strada, in particolare per quanto riguarda i controlli,

J. considerando i numerosi accordi di cooperazione e associazione conclusi fra la UE e i paesi terzi, in particolare quelli dell'Europa centro-orientale, e le loro possibili ripercussioni sul settore dei trasporti e sull'accesso ai relativi mercati,

1. ritiene essenziale che la definizione della politica dell'UE sul trasporto delle

merci vada oltre il completamento del mercato unico;

2. invita la Commissione a elaborare con urgenza un programma d'azione per il settore del trasporto su strada, utilizzando quale punto di partenza la relazione della commissione d'inchiesta, e sottolinea la necessità di dare priorità ai modi di trasporto meno nocivi per l'ambiente;

3. invita la Commissione e il Consiglio a inserire fra gli argomenti delle prossime Conferenze intergovernative, previste per il 1996, un quadro giuridico unico per i trasporti e le infrastrutture nel XXI secolo;

4. sottolinea che, se non sarà accompagnato da misure efficaci, il principio della libertà di scelta da parte del consumatore non risolverà la crisi nel settore del trasporto su strada;

5. ritiene pertanto necessario elaborare norme e misure di armonizzazione volte a garantire una concorrenza leale fra i vari modi di trasporto dal punto di vista tecnico, fiscale e sociale, quando si imputino i costi infrastrutturali e si finanzi l'investimento nelle infrastrutture e, soprattutto, si proceda all'internalizzazione e si imputino i costi esterni, ambientali e sociali;

6. invita la Commissione a individuare i segmenti di mercato che possono costituire il potenziale di spostamento modale, a stabilire e addebitare i costi in rapporto all'intensità d'uso delle infrastrutture, a sviluppare un metodo per un censimento scaglionato delle capacità per i punti critici del sistema, accompagnato da proposte per sistemi alternativi, a incentivare la ricerca per motori, veicoli e carburanti meno nocivi dal punto di vista ambientale, per l'adozione di misure più rigorose, a promuovere l'aumento di unità di carico per unità di trasporto, riducendo il numero dei viaggi a vuoto, anche attraverso lo sviluppo di sistemi informativi per la gestione, e a predisporre una revisione del regolamento

(CEE) n. 3820/85 basata fra l'altro su una più realistica e flessibile definizione di « tempo di servizio »;

7. invita il Consiglio, la Commissione e gli Stati membri a mettere in atto, in cooperazione con le parti sociali, un adeguato sistema di controlli per prevenire le frodi e le violazioni della normativa nel settore del trasporto di merci; sottolinea la necessità urgente di chiari segni di volontà politica in tal senso, ma ritiene essenziale che allo stesso fine venga attuata una riforma strutturale del settore;

8. concorda con la commissione d'inchiesta che l'immobilizzazione di un veicolo rappresenta spesso lo strumento più efficace per prevenire irregolarità, in particolare per quanto riguarda la sicurezza;

9. sottolinea il fatto che i trasportatori, sia dipendenti sia titolari di un'impresa autonoma, sono spesso le prime vittime del sistema di concorrenza sleale nel trasporto su strada e mette in rilievo le difficoltà cui il processo di liberalizzazione espone le piccole e medie imprese del settore, dal momento che i prezzi del trasporto su strada tendono a diminuire mentre i costi rimangono inalterati;

10. sottolinea che lo sviluppo del settore del trasporto di merci su strada è tributario di una navigazione interna e di un settore ferroviario più competitivi e più liberalizzati, dotati di infrastrutture aggiornate e tecnicamente adeguate;

11. invita la Commissione a promuovere in particolare l'armonizzazione della formazione professionale, adattandola a standard elevati di sicurezza, e ad elaborare un programma di aiuti per la ristrutturazione del mercato successivamente alla

liberalizzazione, assicurando un efficace sistema di controllo;

12. invita la Commissione a migliorare la R&S/T nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda l'applicazione di sistemi telematici e di comunicazione per la prevenzione delle frodi;

13. ritiene che la predisposizione a livello sia europeo, sia nazionale, di progetti unimodali per le reti di trasporto riduca l'intermodalità a un esercizio puramente teorico, e che un approccio intermodale efficace e duraturo debba essere basato su decisioni coerenti in merito alle reti infrastrutturali e all'interoperabilità;

14. riafferma, per quanto riguarda i rapporti con i paesi terzi, la necessità di procedere con gradualità e in conformità dei principi generali della politica comune dei trasporti e della mobilità sostenibile; ritiene inoltre che il ruolo del settore dei trasporti negli accordi di cooperazione o negli accordi europei debba essere meglio specificato e messo in rilievo; ritiene essenziale rafforzare il ruolo dell'Unione europea negli organismi internazionali dei trasporti;

15. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri e degli Stati candidati all'adesione, alla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (ECMT), alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni unite, all'Unione trasporti stradali internazionali (IRU), al Comitato dei sindacati dei lavoratori del settore dei trasporti della Comunità europea.

ENRICO VINCI  
*Segretario generale*

DAVID MARTIN  
*Vicepresidente*

