

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0055/2005

18.3.2005

RELAZIONE

sul trasporto marittimo a corto raggio
2004/2161(INI)

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Robert Navarro

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE	10
PROCEDURA.....	16

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sul trasporto marittimo a corto raggio (2004/2161(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la sua risoluzione del 7 luglio 2000 sulla 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»¹,
 - vista la sua risoluzione del 12 febbraio 2003 sul Libro bianco della Commissione "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"²,
 - visto il Libro bianco della Commissione "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM(2001) 370 - C5-0658/2001),
 - vista la Comunicazione della Commissione "Programma di promozione del trasporto marittimo a corto raggio" (COM(2003)0155),
 - vista la Comunicazione della Commissione concernente il trasporto marittimo a corto raggio (COM(2004)0453),
 - vista la Comunicazione della Commissione "Orientamenti comunitari in materia di aiuti di stato ai trasporti marittimi" (C(2004)43),
 - visti i risultati del Consiglio informale Trasporti del 9 e 10 luglio 2004,
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0055/2005),
- A. considerando che il trasporto marittimo a corto raggio riguarda le merci e i passeggeri trasportati per mare o per corso d'acqua interno, e fa parte della catena logistica di trasporto in Europa e nelle regioni collegate all'Europa; considerando altresì che il trasporto marittimo a corto raggio è parte integrante della catena logistica di trasporto tra fornitori e consumatori e costituisce un mezzo di trasporto via acqua nel continente europeo, all'interno della Comunità o tra l'Unione europea e i paesi terzi, ad esempio, i paesi che si affacciano sul Mediterraneo o sul Mar Nero,
- B. considerando che il nuovo concetto di rete transeuropea di "Autostrade del mare", in particolare delle Autostrade del Mar Baltico, dell'Europa occidentale, sudorientale e sudoccidentale, dovrebbe perseguire l'obiettivo di concentrare il flusso di merci sulle tratte logistiche marittime in modo da migliorare i collegamenti a corto raggio esistenti oppure

¹ GU C 121 del 24.04.2001, pag. 489.

² GU C 43 del 19.2.2004, pag. 250.

da creare nuovi collegamenti a corto raggio sostenibili, regolari e frequenti per i trasporti merci e passeggeri tra gli Stati membri, riducendo in tal modo gli intasamenti stradali e/o migliorando i collegamenti con regioni e Stati insulari o periferici,

- C. considerando che il trasporto marittimo a corto raggio, che rappresenta più del 40% del traffico intracomunitario, costituisce parte integrante del sistema di trasporto europeo poiché, per trasporto marittimo a corto raggio, si intende la circolazione di merci per mare tra i porti d'Europa o tra questi porti e porti situati in paesi non europei che possiedano un litorale lungo i mari chiusi dell'Europa;
- D. considerando che il trasporto marittimo a corto raggio offre anche notevoli potenzialità nel settore del trasporto passeggeri,
- E. considerando che, perché il trasporto marittimo a corto raggio svolga il suo ruolo economico e commerciale, sociale ed ambientale, è necessario un suo sviluppo; considerando che i governi nazionali, nonché le autorità regionali e locali, dovranno fornire l'aiuto politico, economico e finanziario necessario per conseguire tale obiettivo, in collaborazione con le industrie interessate;
- F. sottolineando che il trasporto marittimo a corto raggio potrebbe diventare, in considerazione delle sue potenzialità sul piano del rispetto ambientale, della lotta contro la congestione di numerose assi stradali e della compressione dei costi, un elemento ancora più importante nel sistema di trasporto intermodale in Europa, con un promettente futuro, a condizione che venga adottata una serie di misure comunitarie, nazionali, regionali e locali da parte dei poteri pubblici e del settore privato, al fine di garantirne il pieno sviluppo;
- G. considerando l'importanza che il trasporto marittimo a corto raggio riveste per lo sviluppo economico e sociale dell'insieme delle regioni d'Europa, segnatamente delle regioni costiere e delle regioni marittime periferiche e, di conseguenza, per la coesione della Comunità;
- H. considerando altresì che lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio rappresenta un'occasione unica di creazione di centinaia di migliaia di posti di lavoro nel settore marittimo negli anni a venire,
- I. considerando che il trasporto marittimo a corto raggio, favorendo l'interscambio commerciale, promuove la crescita sociale ed economica anche dei paesi terzi, confinanti con le regioni marittime periferiche e interessati ai collegamenti con le infrastrutture della rete europea dei trasporti,
- J. ribadendo l'idea che, se lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio rientra principalmente tra le competenze dell'industria marittima e logistica, nondimeno l'intervento delle istituzioni europee, nazionali e regionali è essenziale per creare condizioni favorevoli a tale sviluppo; considerando che iniziative positive sono già state adottate, ad esempio la definizione di punti focali nazionali, gli accordi conclusi in materia di legislazione dell'Unione europea in relazione al programma Marco Polo e l'utilizzazione semplificata dei formulari OMI-FAL (Organizzazione marittima internazionale -Facilitazione del trasporto internazionale);

K. apprezzando le iniziative regionali di promozione del trasporto marittimo a corto raggio e di creazione di collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, come l'iniziativa per la regione mediterranea alla quale partecipano la Spagna, l'Italia, la Francia, il Portogallo e la Grecia, nonché le iniziative di Stati membri che promuovono e mettono in pratica il concetto di Autostrade del mare nelle quattro zone definite dalla decisione n. 884/2004/CE¹ e segnatamente le iniziative nella regione del Mar Baltico, le iniziative condotte dai paesi del bacino Mediterraneo tra cui la Francia, la Spagna, la Grecia e l'Italia e dalla Commissione Arco Atlantico;

1. chiede una maggiore promozione del trasporto marittimo a corto raggio come anello di congiunzione credibile, duraturo e sicuro del sistema dei trasporti europei, ben integrato nella catena dei trasporti grazie, ad esempio, alla navigazione fluviale e ai collegamenti ferroviari, al fine di ridurre la congestione; chiede di incoraggiare il trasferimento modale dal trasporto stradale al trasporto marittimo a corto raggio e/o di migliorare i collegamenti con le zone periferiche ed insulari, con gli stati che dipendono dal trasporto marittimo e tra le regioni separate da barriere naturali, potenziando la coesione in seno all'Unione europea e tra questa e i suoi vicini;
2. chiede di alleggerire, quanto più possibile, le procedure amministrative che ostacolano lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio senza compromettere gli aspetti di sicurezza, e, segnatamente, le procedure che disturbano il processo logistico ed indeboliscono la posizione concorrenziale di questo modo di trasporto rispetto al trasporto stradale; ritiene che le procedure dovrebbero essere semplificate e rese più agevoli, segnatamente utilizzando pienamente le possibilità di comunicazione elettronica;
3. chiede lo sviluppo, per il trasporto marittimo a corto raggio, di corridoi di grande qualità tra gli Stati membri dell'Unione europea, con la piena partecipazione di tutte le parti interessate, pubbliche e/o private, laddove sia possibile fare un uso appropriato degli strumenti recentemente creati dall'Unione europea, segnatamente quelli relativi alla rete transeuropea di trasporto e al programma Marco Polo;
4. chiede che venga data priorità agli investimenti nelle infrastrutture, onde migliorare l'accesso ai porti sia dalla terra che dal mare, inclusi progetti come quelli transfrontalieri nel contesto della rete dei trasporti transeuropea;
5. in tale contesto, accorda il suo sostegno ai programmi della Commissione che prevedono di semplificare il quadro giuridico che si applica ai trasporti marittimi a corto raggio e alla navigazione interna, incoraggiando la creazione di sportelli unici di diritto privato o pubblico, in conformità della situazione giuridica in ogni Stato membro, attraverso la semplificazione delle formalità amministrative e doganali, nonché attraverso i partenariati plurimodali, ad esempio tra i trasportatori stradali e i trasportatori marittimi, che permetteranno anche alle piccole e medie imprese di beneficiare pienamente del trasporto intermodale;

¹ Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).

6. sottolinea la necessità di una collaborazione tra tutte le parti interessate, sia pubbliche che private, nella promozione e nello sviluppo della qualità delle operazioni di trasporto marittimo a corto raggio a livello regionale, nazionale ed europeo;
7. sottolinea le potenzialità del trasporto marittimo a corto raggio quale modo di trasporto complementare accessibile in modo molto rapido ed economico, nell'attesa che siano completate talune infrastrutture ferroviarie della rete transeuropea di trasporto; sottolinea, a titolo esemplificativo, il fabbisogno pressante di mezzi di trasporto alternativi tra la Francia e la Spagna nell'attesa dell'apertura, prevista per il 2020, di un collegamento tra Montpellier e Figueras;
8. chiede la promozione del trasporto marittimo a corto raggio come modo di trasporto rispettoso dell'ambiente e quindi la creazione di "Autostrade del mare" nel rispetto di rigorose esigenze in materia ambientale;

per quanto riguarda l'introduzione di un regime di responsabilità comune:

9. chiede la riattivazione della riflessione comunitaria sull'unificazione dei regimi di responsabilità civile della catena multimodale, attraverso, segnatamente, una analisi approfondita dei regimi di responsabilità civile possibili e partecipando attivamente alle attività condotte a livello internazionale, segnatamente in seno alla Commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale (CNUDCI), in vista di un regime di responsabilità civile uniforme, mondiale e/o europeo, che tenga conto delle necessità del trasporto intermodale in Europa e costituisca un regime più uniforme, più semplice e vantaggioso;

per quanto riguarda le Unità di carico intermodali (UCI):

10. insiste sulla necessità di regolare la questione della standardizzazione delle UCI facendo in modo di sviluppare un sistema di standardizzazione accettabile che permetta l'utilizzazione più generalizzata e più efficace di unità di carico, interoperabili tra tutti i modi e segnatamente tra il trasporto marittimo, i corsi d'acqua interni, la ferrovia e il trasporto su strada;
11. ricorda, a tale proposito, la sua risoluzione del 12 febbraio 2004¹ sulla prima lettura della proposta di direttiva sulle unità di carico intermodali e ricorda, altresì, che dovrebbe essere creata una unità di carico intermodale europea che combini i vantaggi del container con quelli della cassa mobile, massimizzando l'intermodalità; esige, pertanto, dal Consiglio l'adozione di una posizione comune sulla proposta per concludere, quanto prima possibile, la procedura legislativa;

per quanto riguarda le dogane:

12. ricorda che il trasporto marittimo a corto raggio rientra, come modo di trasporto marittimo di merci, nella legislazione doganale della Comunità;
13. si pronuncia a favore di un uso ottimale delle esenzioni offerte dalla regolamentazione

¹ GU C 97 E del 22.4.2004, pag. 612.

doganale europea e della promozione di agevolazioni doganali dei regimi semplificati per le merci in libera prestazione nel quadro di servizi di linea regolari;

14. invita, in tale contesto, tutte le parti interessate a sviluppare e ad utilizzare il Nuovo sistema di transito automatico (NCTS) che è stato introdotto dalle amministrazioni doganali al fine di rendere più efficaci e meno lunghe le operazioni doganali per il trasporto marittimo a corto raggio;

per quanto riguarda la comunicazione elettronica:

15. chiede il proseguimento dell'istituzione di sportelli elettronici nei porti marittimi, presso i quali possono essere espletate tutte le formalità obbligatorie in una sola operazione;
16. chiede agli Stati membri di esaminare la possibilità di offrire attrezzature di comunicazione ai loro porti, prevedendo i necessari finanziamenti comunitari e utilizzando, ove possibile, un sistema di comunicazione elettronica centralizzato ("one-stop-shop");
17. sottolinea che, per accelerare lo sviluppo della comunicazione elettronica, l'istituzione di Comunità portuali elettroniche dovrebbe essere incoraggiata e promossa in tutta l'Unione europea al pari del loro inserimento in una rete all'interno dell'Unione, collegata eventualmente anche con gli Stati vicini, tenendo conto delle migliori prassi che esistono già in numerosi Stati membri;

per quanto riguarda le strutture di sostegno al trasporto marittimo a corto raggio:

18. accoglie favorevolmente il piano d'azione della Rete europea del trasporto marittimo a corto raggio e chiede agli Uffici di promozione di metterlo in opera quanto prima possibile;
19. apprezza il grande lavoro svolto dagli Uffici nazionali di promozione del trasporto marittimo a corto raggio e dalla loro rete europea e chiede agli Stati membri di sostenere tali uffici, ove opportuno, in conformità della legislazione comunitaria;
20. sottolinea la necessità di una valutazione strategica di impatto ambientale delle previste "Autostrade del mare", realizzata congiuntamente dagli Stati membri e dalla Commissione; tale VIA deve esaminare l'impatto ambientale non soltanto del tracciato propriamente detto, ma anche degli sviluppi dei porti e le ripercussioni sui flussi di traffico nell'hinterland degli stessi;
21. chiede alla Commissione di accompagnare la sua azione volta a promuovere il trasporto marittimo a corto raggio con proposte di miglioramento delle norme sociali per i lavoratori del settore;

per quanto riguarda gli aspetti ambientali:

22. ricorda la necessità di promuovere l'immagine ambientale positiva del trasporto marittimo a corto raggio, segnatamente per quanto riguarda l'inquinamento dell'acqua e dell'aria, e pertanto la necessità di definire requisiti ambientali di minima qualità l'utilizzo di carburanti

a basso tenore di zolfo e limiti per le emissioni (SOx, NOx, CO2,...) atmosferiche e idriche; ritiene inoltre necessario prestare maggiore attenzione alla promozione del "Clean Ship Concept", approvato in occasione della quinta Conferenza ministeriale sul Mare del Nord, tenutasi nel 2002;

23. sottolinea nondimeno la necessità di una più rigorosa legislazione comunitaria sulle emissioni di gas e sull'inquinamento delle acque provocato dal trasporto marittimo a corto raggio;
24. ribadisce la necessità di incentivare e proseguire la ricerca per carburanti meno inquinanti;
25. ribadisce la necessità di aggiornare i dati statistici relativi alla crescita delle diverse modalità di trasporto in Europa, soprattutto i dati sull'origine e sulla destinazione delle merci trasportate per via terrestre, per poter contribuire al passaggio intermodale verso il trasporto marittimo;

per quanto riguarda le Autostrade del mare:

26. riconosce l'elevata importanza del concetto di "Autostrade del mare" e la loro capacità di diventare uno strumento utile alla promozione del trasporto marittimo a corto raggio, permettendo di incentivare, ove opportuno, il trasferimento modale dalla strada al mare, principalmente mediante il cofinanziamento di misure infrastrutturali, o di migliorare l'accessibilità tra le regioni periferiche e insulari e le zone centrali del mercato in modo adeguato;
27. prende atto dell'attuale dibattito in relazione all'"etichetta di qualità per le Autostrade del mare" che potrebbe essere sviluppata per le operazioni intermodali che si avvalgano del trasporto marittimo a corto raggio rispondente ad un determinato numero di criteri di qualità; rileva che l'"etichetta di qualità per le Autostrade del mare" potrebbe essere attribuita ad operazioni di alta qualità esistenti e ad altre per le quali sia stato assunto l'impegno di conseguire un determinato livello di qualità, con o senza il sostegno di finanziamenti pubblici concessi in conformità delle disposizioni comunitarie, segnatamente delle norme sulla concorrenza;
28. chiede l'adozione di modalità di finanziamento efficaci, chiare e sufficienti per le azioni "Autostrade del mare" e per le linee di trasporto marittimo a corto raggio, permettendo una ottimale complementarietà o una addizionalità dei finanziamenti per consentire l'avvio di nuove linee perenni e praticabili (senza, tuttavia, arrecare alcun pregiudizio ai collegamenti a corto raggio esistenti), associando, ove necessario, linee di servizio pubblico nel rispetto delle disposizioni comunitarie;
29. chiede che l'aggregazione della domanda sia inserita come criterio prioritario tra le condizioni previste dagli orientamenti comunitari in materia di aiuti di stato al trasporto marittimo a corto raggio;
30. chiede che venga precisato il regime comunitario applicabile alle procedure di aggiudicazione di contratti per l'attuazione dello sfruttamento di operazioni "Autostrade del mare" e delle condizioni di conformità alla concorrenza dei finanziamenti pubblici nazionali dei progetti di trasporto marittimo a corto raggio e di "Autostrade del mare";

31. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

MOTIVAZIONE

1. Introduzione

La comunicazione della Commissione costituisce, innanzitutto, un documento volto a fare il punto sulla situazione del Trasporto marittimo a corto raggio (TMCR), sugli ostacoli che incontra, sulle azioni avviate dalla Commissione e i dai suoi partner per porvi rimedio e sui vari fascicoli legislativi in corso che contribuiscono al suo sviluppo. Infine, la Commissione fa il punto sugli sviluppi recenti e futuri per quanto riguarda le autostrade del mare e i programmi Marco Polo (I e II).

2. Antefatto

La Commissione ha presentato una comunicazione sul TMCR nel 1995 ed una relazione sulla situazione nel 1997.

Nella sua comunicazione, pubblicata nel 1999, la Commissione integrava una seconda relazione sulla situazione. La relazione conteneva, inoltre, l'analisi di un determinato numero di ostacoli che rendono più difficile lo sviluppo del TMCR e indicava un approccio porta a porta globale, associato alla creazione di "sportelli unici" per la promozione di tale modo di trasporto.

Adottando, il 7 luglio 2000, la relazione della on. Karla PEIJS (PPE/DE, NL), il Parlamento europeo si felicita con la Commissione per la sua comunicazione sullo sviluppo del TMCR in Europa. Il Parlamento europeo propone di elaborare ulteriormente le migliori pratiche che, eventualmente, portino ad indicatori chiave di rendimento (ICR) per il trasporto marittimo a corto raggio. Il Parlamento europeo sollecita la Commissione ad approfondire maggiormente l'aspetto dell'interrelazione fra trasporto marittimo a corto raggio e trasporto fluviale o altri mezzi di trasporto come le ferrovie o le infrastrutture di accesso al retroterra (hinterland), al fine di garantire tanto al settore industriale che a quello commerciale un'infrastruttura che sostenga adeguatamente le loro attività economiche.

Nel suo Libro bianco del 2001¹, la Commissione ha fissato numerosi obiettivi ambiziosi in vista di garantire una mobilità durevole in condizioni concorrenziali in Europa. Essa ha ricordato l'importante ruolo del TMCR per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra ed ha insistito sulla necessità di semplificare il quadro regolamentare del TMCR. Essa ha, inoltre, introdotto il concetto di autostrade del mare, ricordando la necessità di promuovere linee di trasporto marittimo massificato e rapido che permettano, segnatamente, di evitare le strozzature attuali, cioè Alpi e i Pirenei. La Commissione ha indicato, in tale occasione, che le autostrade del mare dovrebbero essere integrate nella rete transeuropea allo stesso livello dei collegamenti stradali o ferroviari.

Il Parlamento europeo ha sostenuto tali proposte relative al TMCR nella sua relazione sul Libro bianco approvata il 2.2.2003 (relatore l'on. Izquierdo Collado). La relazione chiede

¹ La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, COM(2001)370 del 12.09.2001, pag.45 e segg.

misure concertate nei settori del trasporto marittimo, della politica dei porti e dei trasporti intermodali al fine di potenziare la funzione di snodo dei porti nelle reti di trasporto. Essa appoggia il progetto di semplificare il quadro giuridico relativo ai trasporti marittimi a corto raggio e incoraggia l'apertura di sportelli unici per l'espletamento delle procedure amministrative e doganali.

3. Situazione del trasporto marittimo a corto raggio

3.1. Parte modale

La quota del TMCR per l'insieme dei trasporti intraeuropei è aumentata del 25% in TK tra il 1995 e il 2002 e rappresenta, oggi, il 40% del totale delle merci trasportate all'interno dell'Europa (45% su strada). Il traffico con contenitori costituisce la componente del TMCR che ha registrato l'aumento più rapido. Si ritiene che il numero di linee regolari di TMCR nell'Unione sia pari a 1600.

3.2. Impatto ambientale

I dati recenti, segnatamente comparativi, relativi alle emissioni inquinanti delle imbarcazioni e all'impatto ambientale del TMCR dimostrano che il TMCR ha globalmente un impatto negativo nettamente più ridotto rispetto al trasporto su strada, se si considera l'insieme dei costi esterni.

4. Azioni condotte e progressi realizzati

4.1. Innovazione. Ricerca e sviluppo tecnologico

- Facilitazione

- Servizi regolari di trasporto marittimo autorizzati che permettano di evitare gli sdoganamenti per le merci comunitarie tra due porti dell'Unione europea. Sarebbe, tuttavia, opportuno applicare tale regime all'insieme delle navi destinate alla linea regolare autorizzata e designate dall'operatore.
- La creazione di sportelli amministrativi unici sul complesso del percorso al fine di coordinare il lavoro delle amministrazioni di bordo.
- La creazione di un nuovo sistema di transito informatizzato (NCTS): dal secondo semestre del 2003, 3000 uffici in 22 paesi sono dotati di tale sistema di trattamento informatizzato dei documenti amministrativi.
- L'adeguamento del codice delle procedure doganali per attuare un trattamento elettronico delle dichiarazioni.

- Azione legislativa di accompagnamento

La Commissione fa riferimento a testi come la direttiva sulle unità di carico intermodali (UCI) volta a migliorare l'interoperabilità e l'efficacia della catena intermodale attraverso

l'armonizzazione delle caratteristiche UCI (attualmente ferma dinanzi al Consiglio) e la direttiva sui servizi portuali che intende aprire il mercato delle prestazioni di servizi portuali (respinta dal Parlamento in sede di conciliazione e per la quale è stata adottata dalla Commissione, il 13 ottobre 2004, una nuova proposta che prevede disposizioni specifiche per le RTE e il TMCR).

4.2. Programmi comunitari di sostegno finanziario del TMCR

- Marco Polo

Nel quadro di tale programma d'aiuto all'avvio di azioni di trasferimento modale a partire dalla strada¹, sono stati selezionati 19 progetti per il bando di gara 2003, 12 dei quali sono stati inclusi in un primo elenco della Commissione. Più del 50% di essi riguardano il TMCR, per un totale di € 20 milioni. Il bilancio globale dell'Unione europea è di € 15 milioni.

Poiché i progetti sono finanziati al *pro rata* agli obiettivi di trasferimento modale, il concorso finanziario comunitario è determinato dalla Commissione sulla base del numero di tonnellate-km trasferiti dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio o verso una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano quanto più brevi possibile. Viene fissato, all'inizio, un euro per ogni trasferimento di 500 tonnellate-km di trasporto su strada.

- Le autostrade del mare

Il programma per le autostrade del mare² intende finanziare infrastrutture e attrezzature per flussi di trasporto marittimo intracomunitari più massicci rispetto al TMCR "classico", associando ulteriormente gli Stati membri, riguardando zone di trasporto più estese con un livello di servizio più elevato. Se, in linea di principio, un finanziamento dei nuovi servizi proposti dall'industria e focalizzato essenzialmente sull'aiuto all'avvio deve effettuarsi attraverso il programma Marco Polo e, ove siano necessarie infrastrutture e strutture strategiche, attraverso richieste degli Stati membri al programma RTE, tuttavia la definizione delle autostrade del mare rispetto al TMCR "classico" resta vaga e sussistono dubbi quanto all'adeguamento dei sostegni finanziari proposti rispetto gli investimenti che saranno necessari per il lancio di tali servizi. Sono attualmente in fase d'adozione, da parte della Commissione, linee direttrici sul finanziamento delle autostrade del mare e i finanziamenti potrebbero cominciare a partire dal 2005.

I finanziamenti RTE e Marco Polo potrebbero completarsi ed essere cumulati con aiuti di Stato, in conformità delle norme comunitarie in vigore.

D'altra parte, il vostro relatore ritiene che il concetto di autostrade del mare dovrebbe iscriversi più chiaramente nella problematica più ampia di potenziamento della solidarietà territoriale in seno all'Unione europea. Le autostrade del mare svolgono un ruolo fondamentale nella gestione del territorio e nello sviluppo economico e sociale delle regioni dell'Unione europea. A questo riguardo, il vostro relatore auspicherebbe una riflessione sulla possibilità di riconoscere il carattere di servizio di interesse economico generale ai progetti

¹ Regolamento (CE) n. 1382/2003 del 22 luglio 2003 relativo alla concessione di contributi comunitari finanziari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto delle merci (Programma Marco Polo)

² Cfr articolo 12 bis della Decisione 884/2004.

prioritari nel settore del trasporto marittimo a corto raggio che svolgono un ruolo importante in termini di potenziamento della coesione territoriale in seno all'Unione europea.

5. Ostacoli che ancora si oppongono allo sviluppo

Per promuovere il TMCR (autostrade del mare), occorre una sufficiente massificazione del tonnellaggio trasportato, unica condizione che permetterà una valorizzazione degli investimenti lordi necessari per garantire servizi regolari, frequenti e puntuali. Manca ancora un effetto "traino" per avviare una politica volontaristica che, da un lato, convinca i grandi organizzatori di trasporto ed i grandi spedizionieri ed operatori di trasporto stradale, attirandoli verso un TMCR che associ segmenti terrestri porta a porta e, dall'altro, coinvolga maggiormente il mondo della logistica alle decisioni dei poteri pubblici in materia di infrastruttura.

- L'assenza di un sistema di responsabilità uniforme crea una incertezza giuridica notevole quanto al diritto applicabile all'operazione di trasporto multimodale e alle conseguenze finanziarie che ne risultano per lo spedizioniere e per l'impresa di trasporto multimodale. Come constatato dalla Commissione in passato, tale incertezza costituisce un freno al richiamo del trasporto multimodale e quindi del TMCR.

- Problemi di insufficienza di capacità portuale dedicata e di collegamenti intermodali di qualità con la terra e soprattutto di collegamenti tra i porti e le infrastrutture terrestri ferroviarie e stradali a grande capacità situate nell'hinterland.

- La questione del finanziamento:

Al fine di conseguire gli ambiziosi obiettivi di Marco Polo II, sarebbe opportuno fare in modo che gli importi finanziari previsti nella proposta della Commissione vengano almeno mantenuti. L'estensione di Marco ai collegamenti internazionali, proposta dalla Commissione, deve essere difesa. Poiché le catene logistiche non si fermano alle frontiere dell'Unione europea, sembrerebbe coerente invitare anche i paesi dell'"Europa allargata" a partecipare a tale programma.

- La cooperazione transfrontaliera da sviluppare tra collettività locali, segnatamente per le autostrade del mare, potrebbe essere potenziata. Il trasporto intermodale, soprattutto le autostrade del mare, si fanno in una logica di rete. Le fonti di trasporto restano regionali ed è quindi essenziale che le regioni attraverso l'Europa coordinino meglio le infrastrutture i mezzi di trasporto per gestire meglio i flussi di trasporto.

L'analisi comparativa dei costi del servizio porta a porta comprendente una parte di TMCR rispetto ad un trasporto tutto stradale è a favore del primo (costi annunciati del mercato e costi che integrano gli effetti esterni). Restano, tuttavia, ostacoli alla valorizzazione del fattore costi: la durata del trasporto intermodale, compreso il TMCR - segnatamente a causa della mancanza di superstrutture multimodali, della mancanza di interoperabilità tra i vari operatori di trasporto multimodale coinvolti e le differenti reti nazionali e dei tempi di transito troppo lunghi.

6. Conclusioni: Ciò che resta da fare

È evidente che il TMCR svolge un ruolo molto importante per regolare il traffico sulla rete stradale europea. Bisogna ancora limitarne le principali strozzature: riduzione degli oneri amministrativi, soppressione delle procedure doganali e creazione di ispezioni più efficaci.

A tal fine, il vostro relatore sostiene le seguenti misure:

Regolare la questione della standardizzazione delle UCI: trovare un sistema di standardizzazione accettabile delle UCI che permetta l'impiego più ampio di unità di carico già utilizzate dal mercato, interoperabili tra tutti i modi e particolarmente tra il trasporto marittimo e stradale. Un tale approccio permetterebbe una massificazione dei flussi necessari al TMCR ed in particolare alle autostrade del mare.

Agire sulla durata del trasporto e, segnatamente, sul tempo di transito, nella catena intermodale che integra un segmento TMCR. Attraverso una migliore informazione sul seguito dato alla merce (trasporti intelligenti) ed una migliore flessibilità e coordinamento tra gli operatori di trasporti per l'utilizzazione di percorsi alternativi nonché il miglioramento dei flussi di comunicazione continua con il retroterra (hinterland).

Riattivare la riflessione comunitaria sull'unificazione del regime giuridico della catena multimodale, attraverso, segnatamente, una analisi approfondita dei vari modelli di responsabilità possibili. Tale analisi potrebbe determinare proposte per un regime comunitario di responsabilità più uniforme. Tali proposte dovrebbero, per essere ampiamente accettate, essere basate sulla ricerca di efficacia previa concertazione e con il consenso, quanto più ampio possibile, dei vari attori dei settori di trasporto interessati.

Incoraggiare, parallelamente, la partecipazione dell'UE alle discussioni a livello internazionale.

Adottare modalità di finanziamento efficaci, chiare e sufficienti delle azioni "Autostrade del mare" e linee di TMCR, permettendo una ottimale complementarietà o una addizionalità dei finanziamenti che permetta l'avvio di nuove linee perenni, evitando ogni possibile distorsione di concorrenza con i servizi esistenti.

Precisare ulteriormente il regime giuridico applicabile alle convenzioni internazionali da concludere tra collettività pubbliche per istituire i progetti di autostrade del mare. Identificare meglio le norme comunitarie applicabili alle procedure di bando di gara per l'attribuzione dei servizi di sfruttamento delle autostrade del mare. Precisare le condizioni di conformità alla concorrenza dei finanziamenti pubblici nazionali dei progetti di TMCR e di autostrade del mare. Non privilegiare un determinato quadro giuridico a priori, per lasciare il quadro del progetto quanto più aperto possibile.

Proseguire il programma d'azione della Commissione (COM(2003)0155 def.):

- proseguire l'istituzione di sportelli elettronici nei porti, presso i quali possono essere effettuate tutte le formalità obbligatorie in una sola operazione.

- sforzarsi di utilizzare al meglio le esenzioni offerte dalla regolamentazione doganale europea e promuovere i regimi semplificati per le merci in transito doganale associate con quelle in libera prestazione nel quadro dei servizi di linea autorizzati.
- promuovere la collaborazione tra i vari servizi di ispezione.
- elaborare criteri di qualità per collegamenti di TMCR in stretta collaborazione con ambienti d'affari, contesto nel quale viene offerto un livello di servizio affidabile agli utenti delle "autostrade del mare".

PROCEDURA

Titolo	Trasporto marittimo a corto raggio	
Numero di procedura	2004/2161(INI)	
Base regolamentare	art. 45	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula dell'autorizzazione	TRAN 28.10.2004	
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	IMCO 28.10.2004	
Pareri non espressi Decisione	IMCO 15.03.2005	
Cooperazione rafforzata Annuncio in Aula		
Proposta(e) di risoluzione inclusa(e) nella relazione		
Relatore(i) Nomina	Robert Navarro 16.09.2004	
Relatore(i) sostituito(i)		
Esame in commissione	19.01.2005	14.03.2005
Approvazione	15.03.2005	
Esito della votazione finale	favorevoli:	41
	contrari:	0
	astensioni:	0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Roberts Zīle	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Jean Louis Cottigny, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov	
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale		
Deposito – A6	18.03.2005	A6-0055/2005
Osservazioni	...	