

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XII  
N. 10

## RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 GIUGNO 1996

### Risoluzione

sulla Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni sulla Politica Comune dei trasporti — Programma d'Azione 1995-2000

Annunziata il 18 luglio 1996

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la comunicazione della Commissione sulla politica comune dei trasporti — Programma d'Azione 1995-2000 [COM(95) 0302 — C4-0351/95],

visto il Libro bianco della Commissione sullo sviluppo futuro della Politica Comune dei Trasporti — Una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile [COM(92)0494],

vista la proposta di risoluzione presentata dagli onorevoli Lüttge e Simpson sull'installazione obbligatoria di dispositivi antispruzzi sugli autocarri (B4-1326/95),

viste le sue precedenti risoluzioni del:  
18 settembre 1992 sul Libro verde Trasporti e Ambiente (1)

15 dicembre 1992 sui Ritardi nel completamento del mercato interno dei trasporti (2)

22 gennaio 1993 sui veicoli elettrici urbani (3)

27 maggio 1993 sul Libro bianco relativo allo sviluppo futuro della PCT (4)

(1) *Gazzetta Ufficiale* C 284 del 2 novembre 1992, pag. 165.

(2) *Gazzetta Ufficiale* C 21 del 25 gennaio 1993, pag. 37.

(3) *Gazzetta Ufficiale* C 42 del 15 febbraio 1993, pag. 256.

(4) *Gazzetta Ufficiale* C 176 del 28 giugno 1993, pag. 164.

18 gennaio 1994 sullo sviluppo futuro della Politica comune dei trasporti (5)

11 marzo 1994 sui negoziati con la Svizzera sul trasporto aereo e su strada (6)

11 marzo 1994 sui negoziati con alcuni paesi terzi in materia di trasporto su strada (7)

22 aprile 1994 sugli aspetti sociali nei trasporti (8)

28 settembre 1994 sulla commissione d'inchiesta Luglio '94 - Trasporti merci su strada (9)

19 gennaio 1995 sul contributo europeo per lo sviluppo di un sistema globale di navigazione via satellite (10)

14 febbraio 1995 sull'evoluzione dell'Aviazione civile in Europa (11)

7 aprile 1995 sugli Accordi « Cieli aperti » tra gli Stati membri e gli Stati Uniti (12)

29 giugno 1995 sulle applicazioni telematiche nel settore dei trasporti (13)

16 novembre 1995 sulla Congestione e la crisi del traffico aereo (14)

1° febbraio 1996 sulla Sicurezza in mare (15)

(5) *Gazzetta Ufficiale* C 44 del 14 febbraio 1994, pag. 53.

(6) *Gazzetta Ufficiale* C 91 del 28 marzo 1994, pag. 313.

(7) *Idem*, pag. 298.

(8) *Gazzetta Ufficiale* C 128 del 9 maggio 1994, pag. 462.

(9) *Gazzetta Ufficiale* C 305 del 31 ottobre 1994, pag. 50.

(10) *Gazzetta Ufficiale* C 43 del 20 febbraio 1995, pag. 71.

(11) *Gazzetta Ufficiale* C 56 del 6 marzo 1995, pag. 28.

(12) *Gazzetta Ufficiale* C 109 del 1° maggio 1995, pag. 325.

(13) *Gazzetta Ufficiale* C 183 del 17 luglio 1995, pag. 30.

(14) *Gazzetta Ufficiale* C 323 del 4 dicembre 1995, pag. 92.

(15) *Gazzetta Ufficiale* C 47 del 19 febbraio 1996, pag. 27.

15 febbraio 1996 sulla catastrofe sopravvenuta al largo della Repubblica Dominicana (16),

15 marzo 1996 sulle ore di volo e di servizio per gli equipaggi degli aeromobili (17).

viste le sue prime letture legislative del:

30 novembre 1994 sulle regole generali per la concessione di un aiuto finanziario comunitario nel settore delle reti transeuropee (18)

13 luglio 1995 sull'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti stradali (tachigrafo) (19)

13 luglio 1995 sull'utilizzazione dei veicoli senza conducente per il trasporto stradale di merci (20)

16 novembre 1995 sull'Accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (21)

16 novembre 1995 sul modello alternativo di patente di guida (22),

29 novembre 1995 sull'equipaggiamento marittimo (23)

13 febbraio 1996 sull'organizzazione del Mercato nel settore della navigazione interna (24)

29 febbraio 1996 sugli aiuti nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (25),

29 febbraio 1996 sul controllo tecnico dei veicoli (26)

(16) *Gazzetta Ufficiale* C 65 del 4 marzo 1996, pag. 172.

(17) *Gazzetta Ufficiale* C 96 del 1° aprile 1996, pag. 340.

(18) *Gazzetta Ufficiale* C 363 del 19 dicembre 1994, pag. 23.

(19) *Gazzetta Ufficiale* C 249 del 25 settembre 1995, pag. 128.

(20) *Idem*, pag. 139.

(21) *Gazzetta Ufficiale* C 323 del 4 dicembre 1995, pag. 94.

(22) *Idem*, pag. 107.

(23) *Gazzetta Ufficiale* C 339 del 18 dicembre 1995, pag. 21.

(24) *Gazzetta Ufficiale* C 65 del 4 marzo 1996, pag. 30.

(25) *Gazzetta Ufficiale* C 78 del 18 marzo 1996, pag. 24.

(26) *Idem*, pag. 26.

vista la sua decisione del 13 dicembre 1995 in 2ª lettura legislativa sulla posizione comune del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (27),

viste le sue risoluzioni del 17 maggio 1995 sul funzionamento del Trattato sull'Unione europea nella prospettiva della conferenza intergovernativa del 1996 - attuazione e sviluppo dell'Unione (28), nonché del 13 marzo 1996 sul parere del Parlamento europeo sulla convocazione della Conferenza intergovernativa e la valutazione dei lavori del Gruppo di riflessione e la precisazione delle priorità politiche del Parlamento europeo in vista della Conferenza intergovernativa (29),

vista la dichiarazione adottata al termine della 2ª conferenza paneuropea dei trasporti di Creta del 14-16 marzo 1994 (PE 203.975/def.),

visti i risultati dell'incontro del 25 e 26 settembre 1995 della propria commissione per i trasporti e il turismo con le commissioni trasporti dei parlamenti degli Stati membri (PE 214.456),

visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per gli affari sociali e l'occupazione, della commissione per i bilanci, della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale, della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori e della commissione per le relazioni economiche esterne (A4-0075/96),

A. considerando che il progresso registrato dall'Europa nel corso della sua storia è fondato sulla qualità e sull'estensione delle reti di comunicazione,

(27) *Gazzetta Ufficiale* C 17 del 22 gennaio 1996, pag. 58.

(28) *Gazzetta Ufficiale* C 151 del 19 giugno 1995, pag. 56.

(29) *Gazzetta Ufficiale* C 96 del 1º aprile 1996, pag. 77.

B. considerando che i trasporti e le reti transeuropee rappresentano l'asse portante dello sviluppo economico, sociale e culturale,

C. considerando che alla base del mercato unico, della libera circolazione delle persone e delle merci, dell'integrazione e dello sviluppo dell'intero continente europeo nonché del suo rilancio economico e occupazionale vi è l'esigenza strumentale di un'efficace ed efficiente rete di trasporti,

D. considerando che le sfide planetarie, quale quella della mobilità sostenibile, cui devono far fronte la Politica comune dei trasporti (PCT) e le Reti transeuropee di trasporti (RTT), necessitano di una risposta credibile attraverso un approfondimento e un incremento delle misure comuni a livello europeo,

E. considerando che il rispetto del principio di sussidiarietà, stabilito nell'articolo 3B del trattato CE, non può significare nell'ambito specifico dei trasporti un alibi per non perseguire pienamente altri principi e interessi - anche questi stabiliti dal trattato UE - quali quello della protezione dell'ambiente, della sicurezza dei trasporti, del miglioramento della qualità della vita, della crescita economica e sociale graduale, della pace e dello sviluppo duraturo del continente europeo,

F. considerando che per soddisfare ed essere utile ai bisogni socioeconomici della moderna società, un'efficace ed efficiente rete di trasporti e i relativi collegamenti con i paesi terzi devono tener conto delle esigenze del servizio pubblico, del rispetto dell'ambiente, della sicurezza dei trasporti e del miglioramento dei collegamenti soprattutto nelle zone meno sviluppate nonché dell'integrazione delle regioni periferiche e, in particolare, di quelle ultraperiferiche,

G. considerando il ruolo fondamentale che i trasporti svolgono riducendo la dipendenza esterna delle regioni ultraperiferiche e garantendone l'accessibilità; consi-

derando quindi che è necessario disporre di un'adeguata politica dei trasporti nelle regioni insulari dell'Unione europea, che riduca gli handicap derivanti dalle loro caratteristiche geografiche,

H. considerando che i trasporti e le relative infrastrutture costituiscono uno degli assi portanti dell'assetto territoriale e hanno pertanto un'incidenza diretta sulle disparità territoriali,

I. considerando che la priorità riconosciuta dall'articolo 129 B del trattato CE alle zone periferiche prive di sbocchi al mare e insulari e concernente gli obiettivi delle reti transeuropee, ribadisce ulteriormente la funzione che le reti sono chiamate a svolgere relativamente all'assetto territoriale e la necessità di un loro contributo alla lotta contro le disparità territoriali,

J. considerando che il Programma d'azione si prefigge di realizzare un sistema di trasporti integrato, sicuro, accessibile, efficace, efficiente, competitivo e rispettoso dell'ambiente, che tenga conto delle esigenze degli utenti e dei lavoratori del settore; considerando altresì che uno degli obiettivi del Programma d'azione è quello di migliorare la qualità del sistema europeo di trasporti,

K. considerando che però la PCT non deve solo limitarsi a creare un sistema di trasporti con tali caratteristiche ma deve anche perseguire l'obiettivo di creare una cultura e un'educazione ai trasporti e alla sicurezza,

L. considerando che il Programma d'azione PCT 1995-2000 deve essere considerato come il naturale sviluppo pratico non solo del Libro Bianco della Commissione concernente « Lo sviluppo futuro della Politica Comune dei trasporti » ma anche delle summenzionate risoluzioni del Parlamento europeo sullo sviluppo futuro di una Politica comune dei trasporti del 27 maggio 1993 e del 18 gennaio 1994,

M. considerando che risulta a dir poco insufficiente l'analisi politica ed economica fatta dalla Commissione nello stabilire l'agenda della PCT da oggi al 2000, limitata al documento di programmazione legislativa alla base della presente risoluzione e priva di un supporto economico e statistico indispensabile per poter valutare e predisporre una qualsiasi politica economica e sociale,

N. considerando che il programma d'azione della Commissione trascura completamente la dimensione regionale, ossia le ripercussioni della politica comune dei trasporti sulle disparità territoriali,

O. considerando che dal Libro bianco sulla PCT a oggi i problemi di fondo del settore dei trasporti — quali l'impatto sull'ambiente e sugli standard di vita, la congestione aerea e stradale, lo squilibrio modale e regionale rimangono invariati e in certi casi si complicano,

P. considerando che un equilibrio ottimale tra i modi di trasporto non potrà essere raggiunto se esistono differenze fondamentali nel modo di imputare gli oneri di infrastruttura e i costi esterni ai differenti modi di trasporto,

Q. considerando che il Programma d'azione 1995-2000 presentato, pur contenendo delle importanti azioni per lo sviluppo di una PCT e delle Reti transeuropee, deve essere integrato con misure atte a migliorare l'efficienza e la sicurezza globale dell'infrastruttura e dei mezzi di trasporto, in stretta collaborazione con il settore industriale,

R. considerando che vi è uno scarto a dir poco enorme fra le risorse finanziarie comunitarie previste nel periodo 1994-1999 a favore delle Reti transeuropee trasporti (pari a 1868 MECU) e il costo totale dei progetti stabiliti dalla Commissione nel Libro Bianco « Delors » per lo stesso periodo (200 MRD ECU),

S. considerando che, a livello comunitario, i Fondi strutturali e il Fondo di coe-

sione rappresentano di gran lunga la principale fonte di finanziamento per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto,

T. considerando che le Conferenze paneuropee sui trasporti e la prosecuzione della politica paneuropea dei trasporti avranno uno spazio molto importante anche nella futura attività della Commissione e del Parlamento europeo,

U. ricordando come le decisioni relative alle RTT, se portate a buon fine secondo lo spirito della politica comune dei trasporti, oltre ad aver uno stimolo globale per l'economia europea, sono tali da ravvicinare l'Unione europea ai suoi cittadini, dato che si tratta di azioni visibili nonché creatrici di posti di lavoro,

V. considerando che la domanda di trasporto è aumentata praticamente parallelamente al prodotto interno lordo (circa il 2,6 per cento in termini reali) e che i servizi di trasporto costituiscono il 4 per cento circa del PIL e occupano circa 7 milioni di persone,

W. considerando che ragioni socioeconomiche suggeriscono di applicare per i trasporti, il turismo e i sistemi di comunicazione il sistema dell'ora unica negli Stati dell'Unione europea, salvaguardando l'altro principio stabilito dal Parlamento europeo nel suo parere del 17 dicembre 1993 (30) sulla Settima direttiva 94/21/CE relativa all'ora legale (31) — di prevedere un orario uniforme per tutta la Comunità (salvo la Grecia); ricordando che l'attuale sistema di ora legale aggiunge in pratica un'ulteriore ora per i paesi più occidentali del continente europeo (Portogallo, Irlanda), mentre l'avanzamento di una sola ora aveva reso possibile l'unità dell'ora europea,

(30) *Gazzetta Ufficiale* C 20 del 24 gennaio 1994, pag. 531.

(31) *Gazzetta Ufficiale* L 164 del 3 giugno 1994, pag. 1.

### *Considerazioni generali*

1. chiede alla Commissione di integrare il 1° Programma d'azione sulla PCT 1995-2000 con dati statistici relativi ai volumi di trasporto attuali e prevedibili sui principali collegamenti internazionali per ogni tipo di trasporto, di allestire banche dati a livello UE sugli incidenti e i feriti per ogni tipo di trasporto, armonizzando inoltre ogni iniziativa prevista nel Programma d'azione all'obiettivo generale della PCT che s'intende perseguire; a tal fine occorre favorire maggiormente misure per la riduzione del traffico e un suo riorientamento verso modi di trasporto più sostenibili, come la ferrovia, le vie di navigazione urbane per passeggeri e di lunga distanza per merci e il traffico non a motore;

2. si compiace per gli obiettivi del Programma d'azione 1995 - 2000 definito dalla Commissione e in particolare per il principio secondo il quale « un sistema di trasporti efficiente, accessibile e competitivo rappresenta un elemento vitale per la società e l'economia dell'Unione »;

3. approva i grandi indirizzi d'azione scelti dalla Commissione, e cioè lo sviluppo dei sistemi, il miglioramento dell'ambiente, il miglioramento della sicurezza, la dimensione sociale;

4. riconosce che il programma di azione presentato dalla Commissione è di fatto un programma quadro, necessario e utile per realizzare gli obiettivi e le priorità del Libro Bianco su « Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti », anche se sarebbe appropriato un approccio più concreto e l'inserimento di una base statistica onnicomprensiva;

5. chiede quindi alla Commissione che, a seguito della III Conferenza paneuropea dei trasporti di Helsinki e comunque entro il 31 ottobre 1997, venga stilato, in collaborazione con questo Parlamento, un Programma d'azione modificato 1997-2000 sulla politica comune dei trasporti e le Reti transeuropee di trasporto, che includa le nuove proposte d'azione formu-

late dal Parlamento europeo, dal Comitato delle Regioni e dal Comitato economico e sociale;

6. chiede inoltre che sia preparato dalla Commissione, a scadenze biennali, a partire dal 31 luglio 1998, un documento di programmazione/attuazione onnicomprensivo della PCT e che indichi gli obiettivi raggiunti, in particolare in materia di riequilibrio modale, nonché le ripercussioni della PCT sulle altre politiche e viceversa, con allegato un esame statistico aggiornato per settore sullo sviluppo recente dei trasporti e la loro sicurezza;

7. auspica che, entro il 2000, al termine della validità del Programma d'azione la Commissione elabori un nuovo Libro Bianco per un ulteriore sviluppo della PCT e delle RTT all'inizio del secolo XXI;

8. chiede che si proceda alla valutazione puntuale del rapporto costi/benefici, sia a livello settoriale che nazionale, per ogni normativa proposta in materia di regolamentazione di segmenti di trasporto;

9. auspica che il programma d'azione modificato comprenda un regime coerente di finanziamento atto a garantire il coordinamento con gli strumenti a carattere strutturale già esistenti, segnatamente il FESR e il Fondo di coesione;

10. ritiene indispensabile che il programma d'azione modificato comprenda una sezione dedicata alle misure necessarie per coordinare l'attuazione della politica dei trasporti e gli orientamenti in materia di infrastrutture con gli interventi dei Fondi strutturali e del Fondo di coesione;

11. chiede una maggiore integrazione delle politiche doganali e della concorrenza con la politica dei trasporti; infatti, all'insegna della liberalizzazione dei mercati, spesso si sopprimono procedure doganali o si aprono frontiere, mentre sussistono a livello nazionale delle penalizzazioni imposte alle imprese di trasporto, per esempio in materia tariffaria o normativa per particolari segmenti di trasporto;

12. ritiene che le azioni nel settore dei trasporti nel periodo 1996-2000 debbano in particolare concentrarsi sull'imputazione dei costi esterni dei trasporti, sulla razionalizzazione del mercato, sulla ricerca nei trasporti, sulla sicurezza nei trasporti e sulla protezione dell'ambiente, collegando strettamente le iniziative nel settore delle Reti TT alla modifica dell'attuale sistema dei trasporti europeo con lo scopo di creare un sistema integrato intermodale meno inquinante, che garantisca una mobilità sostenibile e incentivi particolarmente allo sviluppo di Reti di trasporto nelle aree meno sviluppate dal punto di vista infrastrutturale;

13. chiede alla Commissione di condurre uno studio accurato sulle conseguenze sociali e occupazionali della liberalizzazione del settore dei trasporti in Europa e di farne rapporto al Parlamento; ricorda i suoi innumerevoli interventi, rimasti inascoltati, a favore di un parallelismo fra processi di liberalizzazione e misure di accompagnamento in materia sociale;

14. concorda con la Commissione sulla necessità di promuovere ulteriormente il dialogo fra le parti sociali nel settore dei trasporti; ritiene quindi indispensabile adoperarsi affinché le parti sociali trovino in particolare nei comitati paritetici la sede adeguata per la ricerca di soluzioni negoziali;

15. chiede tuttavia alla Commissione di presentare proposte legislative, in particolare per quanto riguarda il tempo di lavoro nei settori esclusi dalla direttiva quadro 93/104/CE (32), qualora le parti sociali non pervengano ad accordi in tempi ragionevoli; ricorda a titolo di esempio i tempi ormai non più sostenibili dell'attesa modifica del regolamento 3820/85 (33); ricorda a questo proposito che, d'accordo con la direttiva generale, il tempo di lavoro non può superare le 48 ore;

(32) *Gazzetta Ufficiale* L 307 del 13 dicembre 1993, pag. 18.

(33) *Gazzetta Ufficiale* L 370 del 31 dicembre 1985, pag. 1.

16. ritiene inoltre necessario che la Commissione compia un maggiore sforzo di monitoraggio e controllo sull'applicazione della normativa relativa alle condizioni e ai ritmi di lavoro nel settore; si aspetta in particolare che in tutti gli Stati membri sia efficacemente controllato il rispetto del tempo di lavoro e invita pertanto la Commissione a presentare proposte volte a introdurre un sistema di controllo efficace negli Stati membri;

17. invita la Commissione a presentare proposte legislative concernenti un efficiente servizio di assistenza meccanica e di soccorso su scala europea e la fissazione a livello comunitario di un valore limite per quanto concerne il ritiro della patente in caso di guida in stato di ebbrezza;

18. chiede inoltre alla Commissione di studiare la possibilità di applicazione della suddetta direttiva quadro al personale « non viaggiante » del settore dei trasporti sull'esempio dell'accordo raggiunto dalle parti sociali per il personale di terra nel settore aereo;

19. sottolinea il legame indissolubile fra sicurezza, protezione dell'ambiente, formazione professionale e condizioni di lavoro; chiede pertanto alla Commissione azioni concrete per promuovere la formazione nel settore nonché il riconoscimento reciproco delle licenze, dei diplomi e dei certificati di accesso alla professione; ricorda che le particolari caratteristiche del settore richiedono interventi per facilitare il passaggio a nuove mansioni e l'adeguamento alle nuove tecnologie, in particolare attraverso una formazione permanente;

20. invita la Commissione a indicare quali conclusioni si possono trarre da un'azione concentrata sulla mobilità nel quadro del programma HELIOS II nonché l'elenco dei temi prioritari che figurano nell'Allegato II del suo documento dell'ottobre 1993 che esamina questioni quali l'adeguamento dei mezzi pubblici di trasporto, l'adeguamento dei punti di partenza e di arrivo, il trasporto porta a porta per coloro che non sono in grado di avva-

larsi dei trasporti pubblici e l'adattabilità dei veicoli; esorta il Consiglio a non osteggiare l'adozione di un futuro programma HELIOS;

21. esorta la Commissione a provvedere affinché tutte le proposte relative al settore dei trasporti, ivi compresa la ricerca, tengano conto delle opinioni e delle preoccupazioni dei disabili, affinché siano eliminati, nella misura del possibile, gli ostacoli all'accesso e al movimento nella fase di progettazione di tutti i mezzi di trasporto e affinché sia dedicata particolare attenzione al problema della formazione e dell'informazione dei lavoratori a mobilità ridotta, onde consentire loro di utilizzare in misura ottimale i mezzi di trasporto a loro disposizione, ivi compresa una formazione adeguata destinata agli addetti ai trasporti per metterli nelle condizioni di assistere le persone a mobilità ridotta;

22. propone l'organizzazione di un « Forum Europeo sugli aspetti sociali della PCT » che promuova il dialogo fra tutte le parti del settore [Parlamento europeo, DG VII e DG V della Commissione, Stati membri, parti sociali, associazioni degli utenti e per la protezione dell'ambiente, organizzazioni internazionali interessate (in particolare IMO, ILO)], con il fine di stipulare un « patto di compatibilità » europeo per la PCT del prossimo secolo;

23. deplora la mancanza di proposte specificamente ambientali nel programma di lavoro della Commissione;

24. ritiene che, in relazione alla sicurezza, occorrerà puntare in particolare al raggiungimento di standard elevati, validi in tutto il territorio dell'Unione europea;

25. approva, sebbene presentato con troppo ritardo, il Libro verde sull'internalizzazione dei costi esterni [COM(95)0691] e auspica che renda possibile l'abolizione di buona parte dei sussidi mascherati a favore dei trasporti su strada; sottolinea quindi che l'internalizzazione dei costi esterni è questione altamente prioritaria; le idee esposte nel Libro verde sull'argo-

mento mostrano chiaramente le possibilità esistenti e devono essere seguite, prima possibile, da misure concrete ai livelli appropriati;

26. ricorda che l'internalizzazione dei costi esterni potrà rivelarsi uno strumento efficace per influire sull'utilizzazione dei mezzi di trasporto solo a condizione che gli utenti abbiano effettiva libertà di scelta, cosa che non avviene nelle zone con gravi carenze a livello di infrastrutture, e soprattutto nelle zone periferiche;

27. ribadisce l'esigenza che gli strumenti finanziari messi a disposizione della PCT e delle Reti TT dagli Stati membri e dall'Unione europea siano notevolmente incrementati per poter rispondere alle sfide socio-economico-ambientali a cui è chiamata l'Unione europea in questo settore, vista la loro capacità di stimolo globale dell'economia europea;

28. rammenta che i Fondi strutturali e il Fondo di coesione rappresentano la maggior fonte di finanziamento comunitario per quanto riguarda la politica dei trasporti e le reti transeuropee; ritiene necessario che ci si avvalga della funzione di indirizzo che tali Fondi possono svolgere, tramite la selezione di progetti e programmi, nell'applicazione di orientamenti comuni e reputa di conseguenza indispensabile garantire il massimo coordinamento fra la politica nel settore dei trasporti e delle infrastrutture e le politiche strutturali;

29. ricorda alla Commissione che il costo della congestione del traffico stradale nell'Unione è pari a circa il 2 per cento del PIL all'anno; è dell'avviso che interventi mirati di sviluppo delle infrastrutture e di promozione dei modi di trasporto alternativi e del trasporto combinato libereranno risorse per la creazione di nuova occupazione;

30. invita la Commissione, in applicazione del principio di sussidiarietà e tenendo conto della ripartizione delle competenze all'interno degli Stati membri, a

dare attuazione al suo programma d'azione cooperando con le autorità regionali e locali;

31. deplora che il Titolo IV Trasporti del Trattato CE non preveda una politica comune globale dei trasporti che comprenda tutti gli aspetti di tale importante attività sotto il profilo economico e sociale, in particolare per quanto riguarda la sicurezza dei trasporti, e rinnova la propria richiesta alla Commissione fatta nella suddetta risoluzione del 18 gennaio 1994, di presentare entro il 31 maggio 1996 un rapporto sull'adeguatezza del Trattato UE a sostenere dal punto di vista della base giuridica le scelte di una nuova concezione della PCT;

32. chiede quindi che, nell'ambito della revisione del trattato, venga instaurata una politica comune dei trasporti integrata che prenda in considerazione gli obiettivi finanziari, economici, sociali e ambientali dell'Unione; auspica inoltre che, nel quadro delle politiche dell'Unione, il trattato specifichi il concetto e la portata di servizio pubblico, di servizio universale, di accessibilità, di uguaglianza, di continuità e di qualità e includa competenze in materia di sicurezza e di controllo del traffico aereo;

33. chiede che il principio di sussidiarietà nel settore dell'ora legale venga applicato in modo da evitare la difficoltà pratica degli Stati membri di ritornare a un sistema con un'ora stabile tutto l'anno; chiede che un sistema unico europeo senza cambio di orario « inverno-estate » sia instaurato rapidamente secondo i principi stabiliti nella Convenzione di Washington, che si basa sul passaggio del sole al meridiano di riferimento (meridiano centrale) del « fuso orario » di 15°;

34. invita la Commissione a esaminare i notevoli aiuti pubblici che attualmente distorcono la concorrenza tra i diversi modi di trasporto; rileva, per esempio, che nella maggior parte dei paesi i trasporti marittimi sopportano i propri costi infrastrutturali, mentre il trasporto ferroviario



è principalmente finanziato mediante le imposte; constata che gli aiuti statali ai diversi mezzi di trasporto costituiscono un problema grave, non da ultimo per le compagnie aeree, il trasporto combinato e le ferrovie, in quanto riducono le possibilità di realizzare una concorrenza a parità di condizioni escludendo pertanto il mercato interno dei trasporti;

35. fa notare che i rifiuti fangosi provenienti dalle sale macchine (« sludge ») costituiscono un problema nel Mar Baltico visto che molte imbarcazioni scaricano direttamente in mare questo tipo di residui; sottolinea che la realizzazione di impianti di scarico di detti rifiuti nei porti dell'Unione europea permetterebbe di contrastare questa forma di inquinamento ambientale;

36. deplora che il programma non contenga informazioni su iniziative volte alla soluzione di uno dei più gravi problemi presentatisi nell'Unione europea durante gli ultimi anni, segnatamente la lotta contro la criminalità organizzata nel quadro del regime di transito comunitario e dei trasporti destinati a paesi terzi conformemente alla Convenzione TIR; ritiene che questo tipo di criminalità si sviluppi principalmente nell'ambito dei trasporti internazionali su strada; ritiene inoltre che la questione rivesta la massima importanza per lo sviluppo dei trasporti all'interno dell'Unione europea e che pertanto debba essere inserita nel programma di lavoro;

37. ritiene indispensabile che si affronti il problema dell'elemento di rottura rappresentato dalle frontiere nazionali e reputa a tale riguardo necessario che la politica dei trasporti tenga conto delle esigenze specifiche delle regioni di confine;

#### *Trasporto su strada*

38. invita la Commissione a presentare una proposta concernente la definizione di imposte sugli autoveicoli e accise sugli oli minerali uniformi per quanto riguarda il

trasporto di merci a lunga distanza, al fine di eliminare definitivamente le distorsioni fiscali della concorrenza ancora esistenti nell'ambito di un mercato per il resto uniforme;

39. deplora la mancanza di una strategia complessiva della Commissione per limitare il previsto aumento del traffico automobilistico e di merci su strada;

40. ritiene necessario che le competenze in materia di sicurezza stradale del Commissario competente ai trasporti e alle Reti TT vengano estese al settore industriale concernente il miglioramento tecnico dei veicoli e delle infrastrutture indispensabile a rispondere agli imperativi della sicurezza stradale; nella continuazione del Programma d'azione, ritiene necessario sviluppare un programma di armonizzazione concernente i veicoli (comprese le biciclette), le infrastrutture e le norme della circolazione senza pregiudicare il principio della sussidiarietà;

41. chiede quindi che vengano armonizzati a livello europeo

le cinture di sicurezza a tre punti di ancoraggio sugli autobus, nonché l'obbligo delle cinture anteriori e posteriori sulle autovetture,

l'installazione obbligatoria di para-spruzzi per i camion,

barre di protezione contro il rischio di ribaltamento su autobus e minibus,

la segnaletica stradale e l'equipaggiamento di sicurezza dei veicoli,

l'obbligo sulla rete autostradale europea delle corsie di emergenza e delle relative colonnine di emergenza/assistenza,

controlli tecnici per i veicoli a 2 o 3 ruote,

sistema di patente di guida a punti,

il tasso di alcolemia dei conducenti ed i relativi sistemi di controllo,

i limiti di velocità,

le procedure assicurative in caso di incidenti;

42. chiede un piano strategico per la sicurezza stradale che includa fra l'altro i principi generali di sicurezza che le infrastrutture Reti TT devono rispettare categoricamente, la tutela delle categorie di utenti più vulnerabili, come, per esempio, i pedoni e i ciclisti nonché i giovani e gli anziani, oltreché un obiettivo quantificato in termini di riduzione del numero di incidenti e vittime della strada;

43. chiede alla Commissione di stanziare urgentemente fondi comunitari di ricerca per la messa a punto e l'applicazione di un valido sistema stradale anti-nebbia;

44. domanda che l'educazione civica all'utilizzo dei mezzi di trasporto e alla sicurezza stradale sia inserita obbligatoriamente nei programmi scolastici dei Paesi dell'Unione europea e sostenuta con Programmi comunitari specifici;

45. sottolinea l'urgenza nel settore dei trasporti su strada, di merci e passeggeri, di adottare le misure necessarie affinché gli Stati membri effettuino seriamente controlli sul rispetto della normativa europea e combattano le frodi e le violazioni;

46. chiede che vengano armonizzate su tutto il territorio comunitario le autorizzazioni al trasporto su strada di cabotaggio in conto terzi, come previsto dal regolamento (CEE) n. 881/92 in materia (34), correlando ogni autorizzazione all'impresa di trasporto che la richiede e non al singolo veicolo; chiede inoltre l'estensione delle norme europee sull'accesso alla professione di trasportatore su strada anche alle imprese che oggi ne sono esenti (con veicoli inferiori alle 3,5 tonnellate);

47. ribadisce l'urgenza di rivedere completamente il summenzionato regolamento sociale in materia di trasporti su strada (CEE) 3820/85, giungendo a una definizione flessibile di « tempo di servizio », nonché di armonizzare la formazione professionale nel settore, adattandola a stan-

dard elevati di sicurezza; chiede inoltre che venga introdotta la scatola nera sui veicoli commerciali;

48. chiede alla Commissione di ribadire i precisi obiettivi di riduzione dei limiti delle emissioni, in coerenza con gli obiettivi del Quinto programma d'azione « verso uno sviluppo sostenibile », al fine di pervenire entro l'anno 2000 alla stabilizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai livelli del 1990, entro il 2002 all'immissione sul mercato dei veicoli a emissione 0, entro il 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;

49. chiede alla Commissione che vengano previsti degli incentivi alla rottamazione, dato che il parco circolante di gran parte degli Stati membri è obsoleto, il che comporta effetti negativi in termini di sicurezza nonché di protezione dell'ambiente; sarebbero quindi opportune delle misure per agevolare il ricambio del parco, al fine di ridurre l'inquinamento e dare un necessario impulso al settore della produzione di veicoli e alle attività collegate;

50. ritiene che l'industria automobilistica europea rischi di essere superata dall'industria automobilistica di altri paesi e che pertanto sia della massima importanza che la Commissione definisca un inventario delle attività di ricerca nel settore volte allo sviluppo di nuovi tipi di motore come, per esempio, i motori a batteria o i cosiddetti motori « ibridi »;

51. chiede che vengano sviluppate le infrastrutture telematiche già applicate ai trasporti stradali e in particolare siano armonizzate le carte di pagamento multiuso (parcheggi, trasporti pubblici, pedaggi eccetera);

(34) *Gazzetta Ufficiale* L. 95 del 9 aprile 1992, pag. 1.

*Trasporti intermodali/combinato*

52. sottolinea la necessità di promuovere misure positive per favorire l'uso combinato delle diverse modalità allo scopo di conseguire la massima efficienza economica e il minimo impatto ambientale;

53. sottolinea l'urgenza di dare una definizione comunitaria autonoma di trasporto combinato come forma di trasporto da incentivare, armonizzando le specifiche tecniche relativamente ai terminali, alle unità di carico, ai sistemi d'informazione, ai sistemi assicurativi, promuovendo attraverso agevolazioni fiscali la nascita di nuove imprese nel settore e promuovendo misure positive per i porti fluviali e marittimi che si attrezzano a tale scopo, in quanto componente essenziale del sistema di trasporto europeo;

54. sottolinea che è opportuno sollecitare l'approvazione della proposta di modifica [COM(95)337] del regolamento (CEE) n. 1107/70.(35) concernente le agevolazioni al trasporto combinato di merci;

*Trasporto aereo*

55. riafferma l'esigenza di giungere a un sistema unificato del controllo e gestione del traffico aereo dell'Unione europea, che sia aperto agli altri paesi d'Europa, nonché

al rafforzamento a breve termine delle norme di armonizzazione, in particolare dei certificati di navigabilità e delle norme di manutenzione e sicurezza delle cabine degli aeromobili,

al rafforzamento delle norme esistenti in merito agli incidenti e ai sinistri nell'aviazione civile, attraverso la creazione di sistemi di denuncia in caso di sinistri e il coordinamento a livello comunitario dei dati nazionali in materia,

(35) *Gazzetta Ufficiale* L 130 del 15 giugno 1970, pag. 1, modificato da ultimo dal reg. (CEE) n. 3578/92, *Gazzetta Ufficiale* L 364 del 12 dicembre 1992, pag. 11.

all'adozione, in base all'articolo 94 del Trattato CE, di un regolamento che definisca chiaramente i criteri di compatibilità tra gli aiuti concessi dagli Stati e i principi cui si informa il mercato comune,

a norme in materia di protezione della salute del personale di bordo,

a norme relative ai requisiti comuni in materia di formazione e alla qualificazione professionale per l'esercizio di tutte le mansioni del settore,

alla creazione di un registro comunitario delle compagnie di trasporto aereo,

all'armonizzazione e rafforzamento delle norme sull'inquinamento acustico e le emissioni degli aeromobili,

a norme in materia di protezione dei passeggeri (ossia, indennizzi in caso di incidente e codici di condotta per le agenzie di viaggi e le compagnie aeree onde migliorare l'informazione dei passeggeri);

56. deplora inoltre la mancanza di una strategia globale del trasporto aereo e di uno studio specifico su tutte le sue conseguenze ambientali;

57. ribadisce la propria opinione secondo la quale tutti gli accordi bilaterali degli Stati membri con paesi terzi in materia di traffico aereo devono essere sottoposti a immediata verifica in ordine al rispetto delle norme di sicurezza internazionali e, se del caso, rinegoziati; chiede in tale contesto una stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione per modellare in modo più uniforme tali accordi e, ove appaia opportuno, di trasformarli in accordi multilaterali tra l'Unione europea e i paesi terzi;

58. sottolinea la necessità di istituire un'autorità superiore per l'ATC (Air Traffic Control) all'interno dell'Unione europea; constata che nel 1995 più del 18 per cento delle partenze aeree è avvenuta con un ritardo superiore a 15 minuti e che solo nel 3 per cento dei casi tali ritardi erano dovuti alle condizioni atmosferiche; ritiene che ciò dimostri che la maggior

parte dei ritardi sia imputabile al « fattore umano » e che pertanto sia possibile rimediarevi; chiede alla Commissione di tenerne conto e di dare seguito alle attività precedentemente avviate in materia con un'iniziativa legislativa che assuma la forma di regolamento;

59. chiede che la direttiva sull'apertura dei servizi di pista entri in vigore solo con la garanzia che non verranno ridotti gli standard sociali o le norme di sicurezza e formazione negli aeroporti;

60. chiede che sia applicato con severità e senza eccezioni il principio della « prima e ultima volta » agli aiuti di Stato nel settore dei trasporti aerei;

61. valuta positivamente il fatto che la Commissione abbia inserito nel suo documento il problema delle emissioni di azoto del settore aereo in quanto quest'ultimo riveste la massima importanza per l'industria aeronautica; ritiene che per realizzare una struttura comune, che non danneggi la concorrenza, sia necessaria l'adozione di una normativa sotto forma di regolamento; ritiene tuttavia importante assicurare che tale normativa sulle emissioni venga introdotta con un calendario ragionevole;

62. chiede alla Commissione, visti gli sviluppi recenti in sede di JAA (« Joint Aviation Authority »), di presentare con urgenza proposte per il tempo di volo e di lavoro dei piloti e del personale di cabina, attraverso un processo democratico che contempli le appropriate basi giuridiche (articoli 84.2 e 118 A), secondo la procedura di cooperazione con il Parlamento e la consultazione appropriata con le parti sociali;

#### *Trasporti per vie navigabili interne*

63. auspica che, fatta salva la responsabilità che incombe agli operatori dei trasporti e agli spedizionieri, la Commissione rafforzi la posizione dei trasporti per via navigabile, intervenga fornendo incentivi

in veste di coordinatrice e, assistita da un gruppo di lavoro composto di alcuni esperti provenienti da organizzazioni internazionali di trasportatori e spedizionieri, rappresentanti degli Stati membri maggiormente interessati e alcuni periti indipendenti, compia un'indagine a tal fine e riferisca in merito al Consiglio e al Parlamento entro il 1° gennaio 1998;

in tale contesto occorrerà sottolineare in particolare i seguenti fattori:

la prevedibile posizione di mercato della navigazione interna nel trasporto di merci europeo,

il rischio che, in conseguenza della continua demolizione di navi più piccole, un numero crescente di territori dell'Unione finiscano col restare privati della possibilità di fruire di un servizio di navigazione interna,

le possibilità che si possono creare per la navigazione interna mediante un adeguamento e un miglioramento programmato della necessaria infrastruttura,

il rafforzamento della posizione della navigazione interna nel trasporto intermodale,

la possibilità di strumenti complementari che permettano di intervenire in caso di gravi turbative del mercato,

una politica sociale di accompagnamento che consenta di evitare un risanamento senza ammortizzatori;

#### *Trasporti marittimi*

64. ritiene che il trasporto marittimo svolga un ruolo strategico per l'economia europea e per l'interscambio con il resto del mondo; auspica pertanto che le risorse di bilancio destinate al trasporto marittimo, molto modeste rispetto agli stanziamenti previsti per gli altri sistemi di trasporto, vengano sostanzialmente aumentate;

65. ritiene che il trasporto marittimo, in particolare quello effettuato in cabotaggio, debba essere considerato come parte

delle reti transeuropee ed essere collegato in modo ottimale agli altri tipi di trasporto (strada, ferrovia, vie di navigazione e porti interni);

66. chiede l'introduzione nel Programma d'azione PCT di misure riguardanti

le infrastrutture basate a terra per impianti satellitari che consentano una rapida reazione qualora navi si trovino in pericolo,

il rafforzamento dei servizi guardacoste nazionali, con un migliore coordinamento fra di essi, nonché la costituzione a medio termine di una guardia costiera europea,

le norme vincolanti per le ispezioni sull'integrità strutturale delle navi, combinate con un sistema di sanzioni gravi, adottate a livello nazionale, qualora negligenze e/o omissioni provochino un incidente in mare,

la creazione del sistema europeo di controllo delle navi (VTS),

la possibilità di consentire alle navi di attraccare in un portosicuro, in caso di avverse condizioni atmosferiche,

il miglioramento e il potenziamento del controllo dello stato di approdo, al fine di garantire un controllo efficace dello stato di bandiera,

l'individuazione di zone sensibili nelle acque comunitarie e l'istituzione, di concerto con gli Stati membri interessati, delle rotte marittime più sicure per diversi tipi di navi in base alla stazza, il carico e le specifiche condizioni atmosferiche;

67. chiede misure legislative e fiscali positive per promuovere la flotta europea, fra cui la creazione del registro EUROS e la fissazione degli standard necessari, e contribuire all'eliminazione delle navi non conformi alle convenzioni internazionali;

68. chiede misure volte a scoraggiare il ricorso a bandiere di comodo e la pratica sempre più diffusa di imbarcare personale marittimo non qualificato nell'ottica di abbattere i costi di equipaggio e auspica l'i-

stituzione di un istituto europeo di formazione dei marittimi;

69. ritiene che, per far fronte alla sofisticazione e alla concorrenza del mercato mondiale, occorra incentivare la cantieristica europea, la creazione di consorzi marittimi, le joint-ventures fra le industrie armatoriali europee nonché fra le imprese che lavorano nel settore del trasporto marittimo;

70. auspica l'adozione di un regolamento comunitario sul recepimento uniforme nell'ordinamento degli Stati membri dell'Unione europea della Convenzione MARPOL 73/78 sull'inquinamento marino;

71. constata che numerosi paesi hanno deciso di applicare criteri di sicurezza più rigorosi alle imbarcazioni ro-ro; chiede alla Commissione di elaborare una proposta di armonizzazione mediante la quale dette disposizioni più rigorose possano diventare la norma nei 15 Stati membri dell'Unione europea;

#### *Trasporto ferroviario*

72. ritiene le misure di liberalizzazione proposte complessivamente sufficienti per lo sviluppo delle ferrovie europee ma domanda ulteriori azioni per sviluppare i servizi merci ferroviari nonché i servizi notturni per i passeggeri, oggi largamente insufficienti e insicuri, creando rapidamente le condizioni per un'interoperabilità totale;

73. ritiene che la liberalizzazione ferroviaria possa produrre risultati positivi solo qualora tutte le modalità di trasporto sopportino i costi esterni da esse derivanti e l'applicazione omogenea delle regole comunitarie garantisca un accesso non discriminatorio al mercato e pari condizioni di concorrenza;

74. chiede un'armonizzazione delle regole sulla concorrenza e delle norme sociali per tutti i tipi di trasporto, nell'ambito del loro ulteriore sviluppo e della loro

effettiva applicazione negli Stati membri; il loro rispetto infatti non è assicurato, in particolare nel trasporto di merci su strada, e la loro mancanza costituisce una situazione di distorsione della concorrenza a scapito della ferrovia;

#### *Trasporti nelle aree urbane*

75. ritiene che il trasporto urbano e metropolitano di persone per via d'acqua, pur riguardando un numero elevato di città e regioni, sia stato finora penalizzato, data anche la scarsa attenzione attribuita a questa modalità dai programmi dell'Unione europea relativi alla politica dei trasporti; ciò contrasta con il potenziale di sviluppo di questo sistema di trasporto, particolarmente rispettoso dei problemi dell'ambiente e in grado di assorbire quote significative di traffico urbano nelle più congestionate città provviste di reti di vie d'acqua;

76. chiede che siano inserite specifiche misure per la rivalorizzazione del trasporto urbano per vie d'acqua, anche al fine di consentire un rilancio dell'attività della ricerca tecnologica nel settore di nuovi scafi o di mezzi di propulsione più compatibili con i problemi ambientali, una nuova spinta nel campo delle costruzioni di imbarcazioni per il trasporto di passeggeri in ambito urbano e il recupero delle aree di fronte d'acqua ove localizzare nuovi terminal;

77. chiede che siano inserite nel Programma d'azione misure per l'accessibilità nelle aree urbane, per la promozione dei veicoli elettrici, per il trasporto collettivo e pubblico delle persone nonché per il trasporto delle merci di piccole dimensioni, per lo sviluppo del trasporto pubblico (nell'ottica di una più efficace integrazione tra le reti delle diverse modalità di trasporto e tra queste e i mezzi privati), per la creazione di parcheggi gratuiti nelle periferie delle principali città accompagnati da servizi navetta frequenti e sovvenzionati per il centro città, per l'uso più in-

tenso del trasporto urbano su acqua, per la creazione e il miglioramento delle infrastrutture per le biciclette, per la sicurezza dei pedoni, per limitare l'inquinamento atmosferico e acustico anche prevedendo percorsi e sistemi intermodali pubblici di accesso ai centri storici, con limitazione del traffico motorizzato privato nei centri urbani e proibizione al traffico nei centri delle città d'arte;

78. chiede alla Commissione di adoperarsi in favore di un diritto personale alla mobilità per i cittadini dell'Unione, come logica finalità della recente presentazione del Libro verde della Commissione sulla « rete dei cittadini » [COM(95)601]; ritiene che un'attenzione particolare debba essere prestata ai cittadini a mobilità ridotta, per esempio attraverso la promozione delle interconnessioni, il miglioramento dell'accessibilità dei mezzi di trasporto, l'eliminazione delle barriere architettoniche e la diffusione d'informazione sui mezzi di trasporto più accessibili;

79. ribadisce la sua richiesta alla Commissione e agli Stati membri di ridefinire la nozione di « servizio pubblico » affinché questa tenga conto, fra l'altro, del diritto alla mobilità di cui sopra e sappia conciliare la logica del mercato con l'etica ineludibile del servizio pubblico; sottolinea a questo riguardo l'importanza dello sviluppo del trasporto collettivo urbano, come fonte di nuova occupazione, nel contesto della riorganizzazione dell'assetto del territorio nonché dei tempi di trasporto e dei ritmi di vita nelle città;

#### *Relazioni esterne*

80. è particolarmente consapevole dell'estrema importanza del settore dei trasporti, sia per quanto concerne il funzionamento interno dell'Unione che per quanto riguarda le sue relazioni con i paesi terzi; ribadisce quindi l'esigenza che l'Unione europea stipuli accordi specifici per il settore dei trasporti aereo e terrestre con tutti i paesi dell'Europa centrale e

orientale nonché dell'area Mediterranea che abbiano come base i principi stabiliti dalla 2<sup>a</sup> Conferenza di Creta sulla politica paneuropea per i trasporti, con protocolli finanziari allegati per favorire in tali paesi terzi lo sviluppo di politiche di trasporti conformi agli obiettivi della PCT;

81. chiede che in tali accordi sia riservata priorità alla sicurezza, soprattutto per quanto riguarda l'armonizzazione della revisione degli autoveicoli, le disposizioni vigenti nell'Unione europea in materia di limitazione dell'inquinamento atmosferico e acustico e i requisiti di sicurezza degli autoveicoli;

82. pur approvando le iniziative definite dalla Commissione per quanto riguarda le relazioni esterne, auspica che la Commissione si occupi anche dei problemi di trasporto con altre regioni e cioè dello sviluppo dei sistemi concernenti le relazioni con il bacino mediterraneo, con l'America latina e con i paesi dell'Asia e che venga attribuita un'attenzione particolare all'armonizzazione delle norme che garantiscano una sana concorrenza a beneficio degli utenti e dell'attività economica; ritiene in particolare necessaria la conclusione di accordi marittimi con i paesi dell'area ASEAN, dell'America del Sud e della Convenzione di Lomé;

83. esorta l'Unione europea ad adottare una politica comune sugli accordi esterni in materia di aviazione civile e insiste affinché ogni accordo bilaterale negoziato fra l'Unione europea e un paese terzo, in particolare nell'ambito dell'accordo « Cieli aperti » con gli USA, copra settori quali l'apertura dei diritti di cabotaggio per le compagnie aeree straniere su base di reciprocità;

84. chiede alla Commissione di incoraggiare la ratifica da parte degli Stati membri di tutte le convenzioni internazionali relative al settore dei trasporti; chiede alla Commissione e agli Stati membri di promuovere nelle sedi adeguate la ratifica da parte dei paesi terzi di tali convenzioni o accordi, al fine di permettere una con-

correnza leale e impedire fenomeni di dumping sociale e ambientale; ricorda fra le conclusioni della Conferenza paneuropea di Creta l'impegno per la promozione del dialogo sociale nel settore dei trasporti nei paesi dell'Europa centrale e orientale;

85. chiede che vengano rafforzati i criteri di sicurezza e di controllo dei veicoli a motore stipulati dalla Convenzione della Commissione economica dell'ONU per l'Europa di Ginevra sulla sicurezza stradale ed esorta l'Unione ad aderire a tale convenzione;

#### *Reti transeuropee*

86. ricorda che, nella valutazione dei progetti infrastrutturali transeuropei, non deve essere tenuto soltanto in conto il beneficio nazionale per i singoli Stati membri ma va analizzato anche il beneficio netto per l'Unione europea; ricorda che il potenziale di creazione di occupazione a breve termine si individua nell'industria della costruzione e nei settori collegati, nella tecnologia avanzata, ma anche nel settore dell'indotto, in particolare nelle PMI;

87. ritiene che, per quanto riguarda il finanziamento delle reti transeuropee — essenziali al completamento del mercato unico — gli strumenti e le risorse finanziarie debbano essere potenziati in misura consistente, soprattutto in termini di rafforzamento dei fondi infrastrutturali nonché del Fondo europeo d'Investimenti (FEI); chiede inoltre che vengano promossi, anche attraverso la creazione di un Fondo europeo per le infrastrutture, tutti quegli strumenti che agevolino il ricorso al capitale privato per il finanziamento dei nuovi investimenti; particolare attenzione va dedicata alla promozione del partenariato tra settore pubblico e privato necessario a superare le difficoltà del settore;

88. chiede a tal fine che venga quanto prima adottata una direttiva comunitaria per creare le condizioni istituzionali favo-

revoli (norme sugli appalti, aspetti legati alla concorrenza eccetera) alla cooperazione tra capitale pubblico e privato nella realizzazione dei progetti prioritari; chiede inoltre che, nell'ambito del prolungamento delle reti transeuropee verso paesi non appartenenti all'Unione, le autorità di progetto possano essere create anche con la partecipazione di Stati terzi;

89. sostiene l'idea che venga accelerato il completamento dei progetti prioritari di Reti transeuropee trasporti che verranno fissati dal Parlamento europeo e dal Consiglio, mediante il collocamento sui mercati finanziari di « obbligazioni dell'Unione » progetto per progetto;

90. chiede in particolare che sia data priorità ai progetti che tendono a unire il Nord al Sud, il Mediterraneo al Baltico, la sponda orientale del Mediterraneo a quella occidentale e il Mediterraneo all'Atlantico e che, soprattutto, siano sviluppati sistemi integrati di comunicazione per il Sud Europa e le altre zone europee a ritardo di sviluppo, in particolare quelle periferiche;

#### *Aspetti di bilancio*

91. ricorda che la programmazione finanziaria indicata dalla Commissione nella sua relazione ha solamente carattere indicativo e che tale programmazione indicata nelle schede finanziarie presentate in sede di progetto preliminare di bilancio deve essere aggiornata dopo la votazione di ciascun bilancio;

92. rileva che il finanziamento delle reti transeuropee e dell'azione di risanamento strutturale nella navigazione interna non erano previsti al momento dell'adozione delle prospettive finanziarie;

93. si compiace che il Consiglio europeo di Madrid condivida la posizione di questo Parlamento sulla necessità di una revisione delle prospettive finanziarie per garantire il finanziamento delle reti e ritiene che tale finanziamento possa essere

effettuato nell'ambito dei massimali delle risorse proprie che entrerà in vigore dopo la ratifica dei Paesi Bassi, avendo gli altri Stati membri già proceduto in tal senso;

94. invita di conseguenza la Commissione a presentare una proposta di revisione, ai sensi del punto 12 dell'accordo interistituzionale del 29 ottobre 1993, per consentire il finanziamento delle politiche in materia di trasporto non previste nelle prospettive finanziarie;

95. pur comprendendo che l'accento venga messo sullo sviluppo delle reti transeuropee nel settore dei trasporti, si ritiene che gli stanziamenti destinati agli aspetti esterni della politica comune dei trasporti, 1.000.000 ECU nel 1995 e 1.500.000 ECU per il 1996, siano estremamente limitati e che questi importi dovrebbero essere considerevolmente aumentati in futuro, in vista dell'importanza delle relazioni esterne per l'Unione;

\* \* \*

96. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio, al Comitato delle regioni, al Comitato economico e sociale, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri, ai governi e ai parlamenti dei paesi dell'Europa centrale e orientale (PECO) nonché della Federazione russa e della CSI, ai governi e ai parlamenti dei paesi del Mediterraneo, ai governi e ai parlamenti dei paesi aderenti allo Spazio economico europeo, ai governi e ai parlamenti dei paesi dell'ASEAN, al governo e al Congresso degli Stati Uniti, alla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, alla Commissione economica dell'ONU per l'Europa, all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).

NICOLE PERY  
Vicepresidente