

**LA POLITICA EUROPEA
DEI TRASPORTI FINO AL 2010:
IL MOMENTO DELLE SCELTE**

a cura del

CENTRO STUDI CONFETRA
con riferimento al solo trasporto merci

SOMMARIO

<u>Premessa</u>	Pag.	3
<u>Parte Prima: Riequilibrare i modi di trasporto</u>	“	4
1. <u>Una concorrenza regolata</u>	“	4
A. <u>Migliorare la qualità del trasporto su strada</u>	“	4
A.1. <u>Una ristrutturazione da organizzare</u>	“	5
A.2. <u>Una regolamentazione da sviluppare</u>	“	6
B. <u>Rilanciare le ferrovie</u>	“	8
2. <u>Legare il destino dei tipi di trasporto</u>	“	7
<u>Parte seconda: Eliminare le strozzature</u>	“	11
<u>Parte terza: Porre gli utenti al centro della politica dei trasporti</u>	“	15
<u>Parte quarta: Controllare la mondializzazione dei trasporti</u>	“	19
<u>Conclusioni: Il momento delle scelte</u>	“	21
<u>Programma di azione</u>	“	23
1. <u>Riequilibrare i modi di trasporto</u>	“	23
1.1 <u>Migliorare la qualità del trasporto su strada</u>	“	23
1.2 <u>Rilanciare le ferrovie</u>	“	23
1.3 <u>Trasporto aereo</u>	“	24
1.4 <u>Sistema marittimo e fluviale</u>	“	24
1.5 <u>Intermodalità</u>	“	25
2. <u>Eliminare le strozzature</u>	“	25
3. <u>Porre gli utenti al centro della politica dei trasporti</u>	“	26
3.1 <u>La sicurezza stradale</u>	“	26
3.2 <u>Rendere l'utente consapevole dei costi</u>	“	26
4. <u>Controllare gli effetti della mondializzazione dei trasporti</u>	“	27

PREMESSA

La Commissione delle Comunità Europee ha pubblicato un Libro Bianco su “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”.

Nell'introduzione del documento si sottolinea come la Commissione, con il fine di promuovere un sistema di trasporto più rispettoso dell'ambiente ed adatto alle necessità dell'economia, proponga una nuova visione della politica dei trasporti a livello comunitario, dieci anni dopo il primo Libro Bianco sullo sviluppo della Politica Comune dei Trasporti.

Nel formulare un bilancio del decennio trascorso, la Commissione ricorda come il concetto chiave del primo Libro Bianco fosse l'apertura del mercato dei trasporti e come tale obiettivo - con la sola eccezione del servizio ferroviario - sia stato praticamente raggiunto.

Relativamente alle proposte da attuare entro il 2010, condizione necessaria ma non sufficiente per una Politica Comune dei Trasporti orientata allo sviluppo sostenibile, l'analisi del Libro Bianco sottolinea:

- i rischi di congestione dei grandi assi e di squilibrio territoriale,
- le condizioni per una ripartizione modale più equilibrata,
- l'eliminazione in via prioritaria delle strozzature,
- il nuovo, importante posto riconosciuto agli utilizzatori nella politica dei trasporti,
- l'esigenza di ben gestire la mondializzazione dei trasporti.

Bisogna quindi – secondo la Commissione - scegliere tra lo *status quo* oppure riconoscere la necessità di un cambiamento.

Nel primo caso, la scelta più facile, congestione e inquinamento aumenteranno in modo notevole finendo per minacciare la competitività del sistema economico europeo. Nel secondo caso, che esige l'attuazione su base volontaria di misure spesso difficili da far rispettare, occorrerà elaborare nuove normative per canalizzare la domanda di mobilità e garantire uno sviluppo sostenibile dell'economia europea nel suo insieme.

PARTE PRIMA

RIEQUILIBRARE I MODI DI TRASPORTO

1. Una concorrenza regolata

Senza una concorrenza meglio regolata tra i modi è utopistico pensare che si possa evitare un nuovo aumento degli squilibri, con il rischio di un quasi-monopolio del trasporto merci su strada in un'Unione Europea allargata. Occorre dunque controllare la crescita del traffico stradale e aereo e battersi per la ferrovia e gli altri modi rispettosi dell'ambiente, in modo che divengano alternative competitive.

A. Migliorare la qualità del trasporto su strada

Il trasporto su strada è il modo preferito per il trasporto di merci e passeggeri. Nel 1998 circa la metà del trasporto merci ⁽¹⁾ (44%) è stato effettuato su strada.

Ogni giorno, ben 10 ettari di terreno vengono ricoperti da infrastrutture stradali. A livello di Unione, i chilometri d'autostrada si sono triplicati fra il 1970 e il 2000.

Malgrado la realizzazione di tali nuove infrastrutture, il fenomeno di saturazione è particolarmente sentito nelle regioni urbane industrializzate, come ad esempio il bacino della Ruhr, il Randstad, l'Italia settentrionale o la parte meridionale dell'Inghilterra. Il procedere irregolare, caratteristico degli ingorghi, aumenta le emissioni di sostanze inquinanti e il consumo di energia.

I rischi di congestione riguardano ormai anche i grandi assi e le regioni sensibili.

L'aumento del fenomeno è in gran parte dovuto ai trasporti merci internazionali. In mancanza di interventi correttivi, si prevede entro il 2010 un aumento del 50% del trasporto merci stradale. Il ricorso all'uso dell'autocarro è inevitabile sulle brevi distanze, perché non esiste un modo alternativo altrettanto adeguato alle esigenze dell'economia. In compenso, ci si può interrogare sulle condizioni che mantengono o incoraggiano il crescente ricorso al trasporto su strada per i tragitti a media e lunga distanza in presenza di soluzioni alternative.

⁽¹⁾ La quota di mercato del trasporto su strada ha presentato una crescita costante per il trasporto merci. Dal 41% nel 1990 (44% nel 1998), essa dovrebbe raggiungere, in assenza di misure, il 47% nel 2010.

A.1. Una ristrutturazione da organizzare

Il principale vantaggio competitivo del trasporto stradale è la capacità di trasportare merci ovunque con una flessibilità ineguagliabile ed al costo più basso. Ma lo sviluppo di tale capacità - sostiene il Libro Bianco - si è realizzato in un contesto paradossale. Le imprese del settore si fanno tra loro, e di conseguenza anche agli altri modi di trasporto, una concorrenza accanita. Al punto tale che talune imprese dell'autotrasporto per sopravvivere, in un ambiente estremamente concorrenziale e tenuto conto dell'aumento dei costi (gasolio, attrezzature, etc.), devono eludere le regole in materia di tempi di lavoro, di regole per la circolazione e dei principi elementari della sicurezza stradale. La competizione rischia di aggravarsi con l'allargamento dell'Unione agli Stati dell'Est.

L'argomento secondo il quale l'autotrasporto sarebbe svantaggiato in rapporto ai vantaggi di cui beneficerebbero le compagnie ferroviarie da parte dei poteri pubblici è sempre meno esatto. In termini di infrastrutture il trasporto stradale è beneficiato anch'esso dalla collettività. Ad esempio la manutenzione di un'autostrada costerebbe sei volte di meno se fosse utilizzata soltanto dalle vetture.

La precarietà finanziaria nella quale si trovano attualmente molte imprese di autotrasporto, specie le più piccole, non può essere trascurata. Esse trovano difficoltà a resistere alle pressioni sui prezzi esercitate dai caricatori o in caso di choc congiunturali come l'aumento dei prezzi del gasolio. Le misure di defiscalizzazione prese da taluni Stati membri per placare il malcontento dei trasportatori in conseguenza del brutale innalzamento dei prezzi del gasolio nel settembre 2000 non sono soluzioni a lungo termine. Rischiano non soltanto di avere un impatto limitato sulla salute finanziaria del settore, ma potrebbero anche pregiudicare gli altri modi rafforzando ulteriormente il vantaggio competitivo dell'autotrasporto.

Malgrado questa situazione nessun vero piano di ristrutturazione del settore è stato intrapreso in Europa. Anche per il timore di reazioni sociali e della paralisi dei principali assi di transito. Ora appare però giunto il momento di rafforzare la base delle imprese, incoraggiando i raggruppamenti e la diversificazione delle attività. In effetti, soltanto aziende con sufficiente dimensione e capacità finanziaria che consenta loro di trarre profitto dall'innovazione tecnologica potranno affrontare l'arrivo sul mercato del trasporto stradale dei concorrenti dell'Est, il cui costo di mano d'opera è nettamente inferiore.

In tale contesto l'armonizzazione delle clausole fondamentali nei contratti di trasporto dovrebbe proteggere i trasportatori dalla pressione dei caricatori. In altri termini, occorre garantire che i contratti di trasporto prevedano clausole di revisione tariffaria in caso di aumento brutale dei prezzi del gasolio.

A.2. Una regolamentazione da sviluppare

Poche misure sono state adottate a livello dell'UE per assicurare un minimo di regolamentazione delle condizioni sociali nel trasporto su strada. A livello di proposta la Commissione prevede:

- l'armonizzazione dei tempi di lavoro dei dipendenti, con una limitazione a 48 ore settimanali medie ⁽¹⁾
- il coordinamento dei divieti di circolazione dei veicoli nei giorni festivi
- l'introduzione di una "attestazione al conducente" che consenta ai controllori nazionali di verificare la regolarità della situazione di impiego
- lo sviluppo della formazione professionale, sia quella iniziale obbligatoria per tutti i nuovi conducenti come quella continua a intervalli di tempo regolari.

La regolamentazione del trasporto stradale a livello europeo - prosegue il Libro Bianco - non è solo insufficiente ma è anche mal applicata. A tal fine la Commissione conta d'introdurre una proposta di armonizzazione dei controlli e delle sanzioni.

B. Rilanciare le ferrovie

Con 241 miliardi di tonnellate x km di merci trasportate nel 1998 rispetto ai 283 miliardi del 1970, la quota di mercato detenuta in Europa dalle ferrovie è passata dal 21,1% all'8,4%, in un periodo nel quale il volume di merci trasportate è aumentato in modo spettacolare. Contrariamente alla crisi in cui versano le ferrovie in Europa, il mercato ferroviario ha visto invece una rinascita negli Stati Uniti dove le compagnie ferroviarie sono riuscite a soddisfare le esigenze delle imprese. Oggi il trasporto per ferrovia di merci rappresenta negli Stati Uniti il 40% del trasporto totale.

L'esempio americano dimostra che il declino della ferrovia non è irreversibile.

(1) Il Libro Bianco rammenta che negli altri modi di trasporto l'orario di lavoro è da tempo fortemente limitato (ad esempio per le società ferroviarie il tempo di guida varia tra 22 e 30 ore).

Occorre rallegrarsi della presa di coscienza dei soggetti interessati che si sono recentemente impegnati a definire una strategia comune per costituire un sistema ferroviario europeo entro il 2020. Il documento è stato sottoscritto da l'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), la Comunità delle ferrovie europee (CCFE), l'Unione internazionale dei trasportatori pubblici (UITP) e l'Unione delle industrie ferroviarie europee (UNIFE) e si ripropone di raggiungere entro il 2020:

- un aumento della quota di mercato dall'8 al 15% per il traffico merci;
- la triplicazione della produttività del personale delle ferrovie;
- un miglioramento del 50% dell'efficienza energetica;
- una riduzione del 50% dell'emissione di sostanze inquinanti;
- un aumento della capacità dell'infrastruttura che corrisponda agli obiettivi di traffico perseguiti.

E' però necessaria una vera rivoluzione "culturale" del trasporto ferroviario per ritrovare un livello di competitività che gli consenta di restare uno dei principali attori del sistema dei trasporti in un'Europa allargata. Per realizzare tutto questo occorre anzitutto risolvere i problemi che ne ostacolano lo sviluppo: la carenza d'infrastrutture, l'assenza di interoperabilità, la non trasparenza dei costi, la diversità delle produttività e la incerta affidabilità di un servizio che non risponde sufficientemente alle legittime attese dei clienti.

Quanto al problema dell'integrazione del trasporto su rotaia nel Mercato Interno, la Comunità è intervenuta tardivamente, agli inizi degli anni '90. Una seconda serie di misure è stata adottata nel marzo 2001. L'apertura alla concorrenza - fissata per il marzo 2003 nei servizi internazionali sui 50.000 km di linee costituenti la rete transeuropea del trasporto merci ferroviario - rappresenta la condizione primaria per il rinnovamento del traffico su rotaia. Nel 2008 l'apertura sarà totale sull'intera rete europea per il trasporto merci internazionale.

La Commissione intende presentare nel 2001 un nuovo pacchetto di interventi, per realizzare un reale mercato interno ferroviario, comprendente:

- l'apertura dei mercati nazionali merci al cabotaggio
- l'aggiornamento delle direttive per l'interoperabilità sulle reti convenzionali e per l'alta velocità
- la promozione della qualità dei servizi ferroviari: una direttiva fisserà le condizioni dei rimborsi e delle penali per i casi di ritardo o di inosservanza delle clausole contrattuali
- la costituzione di una struttura comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità.

Gran parte delle infrastrutture ferroviarie sono state realizzate tra la metà e la fine del XIX secolo, con un ottica nazionale o addirittura regionale. Tali infrastrutture non sono più all'altezza dei traffici e gli ultimi anni sono stati caratterizzati dal moltiplicarsi di strozzature in prossimità dei principali agglomerati, dove treni merci, regionali viaggiatori o lunghe distanze utilizzano le stesse infrastrutture.

La precedenza riservata ai treni viaggiatori ha prodotto uno scadimento dell'immagine ferroviaria presso i caricatori di merci. Il rilancio del trasporto ferroviario europeo presuppone linee internazionali efficienti, le cui infrastrutture siano riservate al trasporto merci in esclusiva o almeno per un certo periodo della giornata, cui siano destinate tracce orarie performanti.

Il trasporto ferroviario nel 2010 dovrebbe risultare come segue:

- le compagnie ferroviarie accedono alla rete secondo condizioni pubblicate dai gestori delle infrastrutture; l'allocazione delle capacità è fatta a livello di rete europea ed i principi della tariffazione sono armonizzati
- i macchinisti circolano sull'intera rete transeuropea e vengono formati in centri europei accessibili a tutte le imprese ferroviarie
- i gestori delle infrastrutture nazionali sono organizzati su scala europea e definiscono unitariamente le condizioni di accesso alla rete. Essi definiscono tutti insieme le priorità degli investimenti e stabiliscono una rete esclusivamente dedicata al trasporto merci
- le autorità di regolamentazione del settore ferroviario si riuniscono periodicamente per scambiarsi le informazioni sullo sviluppo del mercato ferroviario e per proporre le misure di adeguamento alla concorrenza degli altri modi
- la sicurezza della rete europea fa capo ad una struttura comunitaria incaricata di analizzare permanentemente il grado di sicurezza del sistema ferroviario europeo, raccomandando i miglioramenti necessari
- la velocità media di un treno merci raggiunge 80 km/h, quadruplicata rispetto all'anno 2000.

2. Legare il destino dei tipi di trasporto

Il riequilibrio dei modi di trasporto presuppone misure che garantiscano l'intermodalità. Oggigiorno il trasporto via mare o per via navigabile è diventato il "parente povero" dei modi di trasporto, malgrado le sue indiscusse potenzialità e la maggiore convenienza rispetto al trasporto su strada.

Al trasporto marittimo fanno capo in ogni caso più di due terzi degli scambi complessivi tra l'UE e il resto del mondo. Dai porti europei passano ogni anno circa due miliardi di tonnellate di merci diverse.

Come dimostra la presenza di migliaia di relitti di epoca romana sparsi per il Mediterraneo, la navigazione a corto raggio esiste fin dalla notte dei tempi. Il trasporto marittimo a corto raggio rappresenta il 41% del trasporto merci intracomunitario. Si tratta del solo modo di trasporto merci che presenta un tasso di crescita (+ 27% fra il 1990 e il 1998) vicino a quello del trasporto stradale (+ 35%). Se misurato in milioni di tonnellate al chilometro, il volume di merci trasportato fra il 1970 ed il 1998 è aumentato di due volte e mezzo; ossia il 44% del volume totale trasportato ed il 23% del valore totale delle merci trasportate a livello intraeuropeo.

Non mancano gli esempi di servizi che offrono ottime prestazioni come ad esempio quelli esistenti fra la Svezia meridionale e Amburgo, fra i porti di Anversa e di Rotterdam o fra il sud-est dell'Inghilterra ed il porto interno di Duisburg. Il volume attuale di traffico in Europa resta tuttavia ben al disotto della capacità potenziale. Di fatto, il trasporto marittimo non solo serve a trasportare merci da un continente all'altro, ma costituisce anche una vera e propria alternativa competitiva agli itinerari via terra.

Per questo motivo, alcuni collegamenti marittimi, in particolare quelli che permettono di evitare le strozzature costituite dalle Alpi e dai Pirenei, dovrebbero far parte della rete transeuropea, alla stregua delle autostrade o delle ferrovie. Queste linee non si svilupperanno però spontaneamente e bisognerà, sulla base delle proposte degli Stati membri, attribuire loro un "marchio di garanzia", tramite la concessione di fondi europei ("Marco Polo", Fondi strutturali) per incoraggiarne il decollo e garantire loro una buona dimensione commerciale.

La Commissione prevede di sostituire al programma PACT, che terminerà nel dicembre 2001, un nuovo programma di promozione dell'intermodalità denominato "Marco Polo", con una dotazione annuale di 30 milioni di euro all'anno, articolabile su 4 anni. Il programma "Marco Polo" sarà aperto a tutte le proposte concernenti il trasferimento del trasporto merci dalla strada verso altri modi più rispettosi dell'ambiente. Particolare impegno sarà dedicato alla valorizzazione dei vantaggi del trasporto marittimo a corto raggio.

Sono previsti tre obiettivi principali di sostegno:

- il primo è legato alle iniziative dei soggetti del mercato della logistica. Su proposta di questi soggetti, sarà conferita importanza all'aiuto all'avviamento di nuovi servizi, redditizi a termine dal punto di vista commerciale e che implicano trasferimenti modali importanti dalla strada verso altri modi, senza essere necessariamente innovatori sotto il profilo tecnologico. L'aiuto comunitario sarà limitato al tempo di lancio di questi servizi
- il secondo riguarda il miglioramento del funzionamento dell'intera catena intermodale
- il terzo è legato all'innovazione nella cooperazione e diffusione delle buone pratiche nel settore.

Nel trasporto merci, la scelta del modo più efficiente, a seconda delle condizioni esistenti in un determinato momento, deve essere compito di una nuova figura di "organizzatore" che si sta delineando nella catena del trasporto: l'integratore di trasporto. Alla stregua di quanto è avvenuto mondialmente per la distribuzione dei pacchi, dovrebbe emergere una nuova professione che si occupi del trasporto integrato di merci nell'ambito di spedizioni complete (superiori a 5 tonnellate). Questi "integratori del trasporto merci" devono poter combinare a livello europeo e mondiale le qualità specifiche di ogni modalità per offrire ai loro clienti, e quindi alla Comunità, il miglior servizio possibile, in termini di efficienza di trasporto, prezzi e impatto ambientale in senso lato (economico, ecologico, energetico, etc.).

Lo sviluppo di tale professione deve avvenire in un quadro giuridico che precisi in particolare le responsabilità lungo la catena logistica e stabilisca i necessari documenti di trasporto. La Commissione farà una proposta in questo senso nel 2003.

PARTE SECONDA **ELIMINARE LE STROZZATURE**

Nel 1996 sono stati adottati — con decisione del Parlamento e del Consiglio — i primi orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, raggruppando in un unico quadro di riferimento i 14 progetti prioritari del Consiglio Europeo di Essen.

Si è constatato che la realizzazione di tale rete è molto lenta. Appena il 20% delle infrastrutture previste è stato realizzato. Al ritmo attuale dei lavori occorreranno ancora più di venti anni per completare i 12.600 km della ferrovia ad alta velocità (soltanto 2.800 km sono già in servizio). Questi ritardi hanno origine nella mancanza di un approccio integrato nella pianificazione, valutazione e finanziamento delle infrastrutture transfrontaliere oltretutto in una rarefazione dei finanziamenti pubblici. Un rallentamento generalizzato degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto è in atto, dall'1,5% del PIL nel 1970 all'1% del 1995.

Ciononostante, a prescindere dai ritardi accumulati da alcuni progetti, bisogna continuare a sostenere la rete transeuropea che rappresenta un elemento importante della competitività europea e permette una miglior connessione delle regioni periferiche ai mercati centrali dell'Unione europea.

La Commissione intende proporre due tappe per la revisione degli orientamenti sulla rete.

La prima tappa, nel 2001, prevede una ridotta modifica degli orientamenti esistenti ⁽¹⁾.

Una simile revisione, che la Commissione avrebbe già dovuto proporre nel 1999, non deve essere l'occasione per identificare nuove infrastrutture per le quali non esistono finanziamenti disponibili. Essa deve al contrario focalizzarsi sull'eliminazione delle strozzature esistenti lungo i grandi assi già individuati, nonché sulla predisposizione di itinerari prioritari destinati ad assorbire i flussi legati all'allargamento, soprattutto nelle regioni frontaliere ed a migliorare l'accessibilità delle regioni periferiche.

L'elenco dei quattordici grandi progetti prioritari individuati dal Consiglio europeo di Essen dovrà pertanto essere aggiornato, come più volte chiesto dal Parlamento europeo e proposto dalla Commissione fin dal 1997.

(1) I finanziamenti comunitari disponibili tramite i diversi strumenti finanziari per i progetti di interesse comune della rete transeuropea dei trasporti sono stimati a 18 miliardi di euro per il periodo 2000-2006.

La seconda tappa, nel 2004, prevede una revisione più approfondita volta in particolare, in base alle reazioni al Libro Bianco, ad adottare concetti quali quello delle autostrade del mare, a sviluppare capacità aeroportuali e ad integrare i tratti dei corridoi paneuropei che si trovano nei paesi candidati all'adesione. Bisognerebbe concentrarsi sulla rete principale composta dalle infrastrutture più importanti per il traffico internazionale e per la coesione dell'intero continente.

La Commissione studierà a tal fine un concetto di "dichiarazione di interesse europeo", applicabile alle infrastrutture ritenute strategiche per il buon funzionamento del mercato interno e il decongestionamento della rete, ma che non presentano lo stesso interesse a livello nazionale o locale.

Nel brevissimo periodo, la revisione delle reti transeuropee si focalizzerà sull'eliminazione della congestione lungo i grandi assi.

A parte le questioni legate al tracciato di poche strutture prioritarie, il problema essenziale è quello dei finanziamenti; il Libro Bianco avanza a tal fine proposte concrete, basate in particolare sul principio del mutuo finanziamento.

Per iscriversi in una politica ecologicamente sostenibile, come sottolineato dal Consiglio europeo di Göteborg, gli orientamenti riesaminati della Comunità in materia di reti transeuropee dovranno *"affrontare la crescente saturazione della rete e ad incoraggiare l'utilizzo di modi di trasporto ecologici"*. A questo fine dovranno indirizzare l'azione della Comunità verso la realizzazione di corridoi multimodali dedicati in via prioritaria alle merci e una rete rapida per i passeggeri. Ciò presuppone anche alcuni nuovi progetti di grandi infrastrutture. I più importanti itinerari europei dovranno dotarsi di piani di gestione del traffico per meglio utilizzare le capacità esistenti. La Commissione si adopererà per avere un equilibrio generale nella scelta dei progetti.

La realizzazione di corridoi multimodali dedicati in via prioritaria alle merci esige in primo luogo infrastrutture ferroviarie efficienti. Purtroppo, per le loro caratteristiche le ferrovie europee sono poco adatte ad un trasporto merci su larga scala. Esse non permettono di impilare i container, né di comporre lunghi treni e devono in genere sopportare un intenso traffico di treni passeggeri, che condividono le stesse infrastrutture dei treni merci.

Non potendo realizzare nell'immediato una rete ferroviaria completamente riservata alle merci, come negli Stati Uniti, gli investimenti devono incoraggiare la realizzazione progressiva di corridoi transeuropei dedicati in via prioritaria o riservati in via esclusiva alle merci. Essi saranno costituiti in gran parte da linee esistenti, che saranno però dedicate in via prioritaria o esclusiva ai treni merci. Nelle zone ad alta densità di circolazione, in particolare nelle zone urbane, la distinzione fra binari merci e binari passeggeri costituirà il filo conduttore dello sviluppo e dell'ampliamento della rete; ciò renderà necessario costruire nuove linee ovvero aggirare i nodi ferroviari. Nelle altre zone, la progressiva realizzazione di corridoi a priorità merci si concretizzerà nel potenziamento della capacità, ottenuto grazie all'ampliamento e la riconversione di infrastrutture lungo itinerari alternativi a bassa densità di traffico, oppure grazie allo sviluppo di sistemi di gestione del traffico (controllo comando e segnalamento) che consentano di meglio gestire la tempistica dei transiti.

L'accesso ferroviario ai porti costituisce un anello essenziale dei corridoi multimodali a priorità merci. È la *conditio sine qua non* dello sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio per alleggerire il traffico attraverso le Alpi e i Pirenei.

I terminali che assicurano l'instradamento e il collegamento finale delle merci o che permettono di ricomporre i treni, rappresentano considerevoli strozzature. Nei terminali merci che sono aperti a tutti gli operatori, gli investimenti pubblici incentivanti nel settore delle stazioni di smistamento e nelle attrezzature di trasbordo possono avere un ruolo importante per accrescere la capacità, soprattutto nel caso dei terminali intermodali.

Tra i quattordici progetti di Essen, tre sono completati e sei in fase di costruzione. Quanto ai restanti cinque il Libro Bianco sottolinea come il traforo del Brennero e del Frejus restino prioritari malgrado le numerose difficoltà tecniche e finanziarie.

Quanto ai nuovi progetti, la Commissione propone:

- attraversamento ferroviario dei Pirenei
- il treno ad alta velocità e per il trasporto combinato con i Paesi dell'Est
- il collegamento ponte o tunnel nello stretto di Fehmarn tra Germania e Danimarca
- il miglioramento della navigabilità del Danubio tra Straubing e Vilshofen in Germania
- il progetto di radionavigazione satellitare (Galileo)
- interoperabilità ferroviaria della rete iberica ad alta velocità
- la linea mista merci/alta velocità tra Montpellier e Nimes
- la linea ferroviaria Verona - Napoli con la tratta Bologna — Milano, a completamento del previsto progetto Monaco - Verona.

Tradizionalmente la realizzazione delle infrastrutture di trasporto avviene tramite risorse pubbliche, regionali, nazionali o comunitarie.

I finanziamenti comunitari destinati alla rete transeuropea sono soggetti ad un limite massimo del 10% del costo totale, Il Libro Bianco propone di elevare il limite al 20% per i progetti critici (cita ad esempio la Torino - Lione) che pur avendo forte valore aggiuntivo per la rete transeuropea sono a debole redditività socioeconomica a scala nazionale.

Per superare il problema del reperimento delle risorse il Libro Bianco rammenta il clamoroso insuccesso finanziario per gli investimenti privati rappresentato dal tunnel sotto la Manica. Anche il partenariato pubblico - privato, pur incoraggiato dalla Comunità, ha riscontrato scarso successo.

Secondo il Libro Bianco è necessario consentire che la realizzazione di una nuova infrastruttura possa beneficiare di una "rendita" proveniente dalla tariffazione sugli itinerari concorrenti. E' la strategia applicata dalla Svizzera che ha approvato un programma di investimenti ferroviari finanziati da un'imposta pagata dai veicoli industriali per l'utilizzo della rete stradale (mutuo finanziamento).

PARTE TERZA

PORRE GLI UTENTI AL CENTRO DELLA POLITICA DEI TRASPORTI

Un nuovo programma comunitario per la sicurezza stradale identificherà gli interventi che consentiranno entro il 2010 di abbattere del 50% i decessi per incidenti stradali (41.000 nell'anno 2000).

Sarà attuata l'armonizzazione delle sanzioni e delle regolamentazioni (segnaletica, tasso alcolemico, velocità) sulla rete autostradale europea, per i trasporti internazionali.

Con riferimento ai costi del trasporto per gli utenti, il Libro Bianco ribadisce che questi ultimi debbono pagare la parte quantificabile dei costi derivanti dall'uso delle infrastrutture e dei costi esterni.

La tassazione dovrebbe ridurre a due le numerose imposte oggi esistenti (imposta di immatricolazione, tassa sui veicoli e sulle assicurazioni, accise sui carburanti, pedaggi, etc.):

- la tariffazione per l'uso delle infrastrutture, particolarmente efficace per regolare la congestione e gli altri danni ambientali
- le accise sui carburanti, adatta al controllo delle emissioni dei gas ad effetto serra.

La verità dei costi per l'utente

Il principio fondamentale della tariffazione delle infrastrutture è che il costo per utilizzare un'infrastruttura deve comprendere oltre ai costi di manutenzione e di gestione anche i costi esterni (incidenti, inquinamento, rumore e congestione). Questo principio deve valere per tutti i modi di trasporto e per tutte le categorie di utenti (auto private e veicoli industriali). Per le autovetture il traffico transfrontaliero è per ora limitato e genera questioni legate alla libertà di circolazione ed alla necessità di non reintrodurre le frontiere. Non è quindi opportuno per la Comunità intervenire.

Per il trasporto merci, invece, allo scopo di evitare distorsioni di concorrenza, compete alla Comunità la definizione di un quadro generale per tutte le modalità.

Il Libro Bianco indica una forchetta di tali costi per la strada, secondo lo schema che segue.

Costi esterni e d'infrastruttura per autoveicolo merci pesante su un'autostrada nelle ore non di punta (euro/100 km)		
	Min.	Max.
Infrastruttura	2,1	3,3
Inquinamento atmosferico	2,3	15,0
Variazione climatica	0,2	1,54
Rumore	0,7	4,0
Incidenti	0,2	2,6
Congestione	2,7	9,3
Totale	8,0	36,0

Fonte: DG energie e trasporti

Una parte di tali costi sono già coperti dalle imposte attuali, come mostra lo schema che segue.

Costi ed oneri legati ad un autoveicolo merci pesante su un'autostrada poco congestionata (euro/100 km)		
	Min.	Max.
Costi esterni e di infrastruttura per veicolo merci pesante	8,0	36,0
Accise gasolio, tasse sui veicoli	12,0	24,0
Media pedaggi attuali		8,3
Media pedaggi attuali Germania		13,0
Media pedaggi attuali Svizzera		36,0

Fonte: DG energie e trasporti

Se si aumentano le imposte sotto forma di una tassa per l'infrastruttura e di accisa per il gasolio, il traffico diminuisce, riducendo i costi esterni e di infrastruttura, fino a raggiungere un equilibrio tra costi e imposte. La ricerca di questo equilibrio è alla base di una tariffazione equa ed efficace.

Un certo numero di interventi sono già in corso di attuazione per ridurre lo scarto tra costi e imposte, per esempio la riduzione delle emissioni di un autoveicolo riduce l'inquinamento.

In conclusione non è tanto il livello globale delle imposte che deve cambiare in maniera importante, quanto la loro struttura che deve essere trasformata: devono essere più elevate per le zone a forte concentrazione di traffico.

Per questo motivo, sostiene il Libro Bianco, contrariamente ad un'opinione diffusa, l'integrazione dei costi esterni e di infrastruttura nel prezzo dei trasporti non è controproducente per la competitività europea.

Lo sviluppo delle tecnologie informatiche e per le telecomunicazioni renderà sempre più affidabile e preciso il sistema per localizzare, identificare e seguire ogni veicolo (radionavigazione satellitare Galileo). La griglia delle tariffe potrà essere più dettagliata, in funzione della categoria dell'infrastruttura (nazionale, internazionale) e del suo utilizzo (distanze percorse, durata d'uso).

Altri fattori saranno tenuti presenti quali la categoria dei veicoli (aggressività ambientale e sulle infrastrutture, entità del carico), il livello di congestione (periodo della giornata, della settimana e dell'anno) e la localizzazione (urbana, metropolitana, interurbana, etc.).

Nel 2002 la Commissione intende presentare una direttiva per implementare un sistema automatico atto a garantire l'armonizzazione del sistema di tariffazione (telepass) sulla rete stradale transeuropea.

In questa maniera gli utenti potranno regolare facilmente e rapidamente il pagamento degli oneri per l'uso dell'infrastruttura con un unico mezzo di pagamento valido su tutta la rete, senza perdere tempo ai caselli.

Naturalmente una simile tariffazione dell'uso delle infrastrutture, consentendo di imputare i costi esterni - specie ambientali - potrebbe sostituire altri sistemi di controllo quali gli "Ecopunti" per il transito dell'Austria.

Attualmente i sistemi impositivi sono profondamente diversi da Stato a Stato e da modalità a modalità. Per questo motivo la Commissione intende proporre nel 2002 una direttiva quadro che dovrebbe stabilire per tutti i modi di trasporto i principi di tariffazione dell'uso delle infrastrutture e la struttura delle tariffe.

Nel settore del trasporto stradale, le tariffe saranno modulate in funzione delle prestazioni ambientali del veicolo ⁽¹⁾ e in relazione al tipo di infrastruttura (autostrade, strade nazionali e urbane), alla distanza percorsa, al peso per asse, al tipo di sospensione e al livello di congestione. Le nuove tariffe saranno introdotte in modo progressivo e combinate alla riduzione di altri oneri a carico del settore, come ad esempio la tassa di circolazione in modo da ridurre al minimo l'impatto sul settore.

(1) Oltre alle norme EURO da 1 a 5, usate per le emissioni, andrà prevista una classificazione che rispecchi le prestazioni in termini di emissioni sonore.

La direttiva dovrà gradualmente essere applicata anche agli altri modi di trasporto.

Nel settore del trasporto ferroviario, le tariffe integreranno i meccanismi di attribuzione di fasce orarie e saranno differenziate in modo da tenere conto delle limitate capacità di infrastruttura e degli effetti nocivi sull'ambiente.

In molti casi, il fatto di tener conto dei costi esterni permetterà di liberare risorse in eccedenza rispetto a quanto necessario per coprire i costi delle infrastrutture utilizzate. Perché il settore dei trasporti possa profittarne pienamente, sarà determinante destinare le entrate così realizzate a fondi specifici nazionali o regionali destinati a finanziare misure di attenuazione o compensazione dei costi esterni (doppio dividendo). Andrà accordata la priorità alla costruzione di infrastrutture che promuovono l'intermodalità e che meglio rispettano l'ambiente.

Le entrate eccedentarie potrebbero talvolta non essere sufficienti, ad esempio quando la politica dei trasporti impone di realizzare grandi infrastrutture costose ma necessarie per favorire l'intermodalità (ad esempio gallerie ferroviarie). La direttiva quadro deve pertanto autorizzare eccezioni, permettendo di aggiungere un elemento all'importo necessario per compensare i costi esterni. Questo elemento sarebbe giustificato dal finanziamento di infrastrutture alternative, più rispettose dell'ambiente. Questa possibilità va riservata alle infrastrutture necessarie per valicare barriere naturali, ecologicamente fragili e deve essere oggetto di un esame preliminare e di rigorosi controlli da parte della Commissione.

La fiscalità sui carburanti, che completa la tariffazione delle infrastrutture e dei costi esterni, dovrebbe realizzarsi - secondo il Libro Bianco - per quanto riguarda il trasporto merci tramite una fiscalità armonizzata per un gasolio professionale. Le direttive comunitarie già prevedono, dal 1992, un valore minimo per le accise sui gasolio (245 euro/1.000 litri). Ogni Stato membro ha però adottato una propria politica fiscale, tanto che le imposte sul gasolio variano da 246 a 797 euro.

Secondo il Libro Bianco il gasolio professionale dovrebbe essere sottoposto ad un'accisa che risulti superiore alla media attuale delle accise dei vari Stati allo scopo di soddisfare le esigenze della Politica Comunitaria dei Trasporti, dell'Ambiente e dell'Energia, mirata ad un riequilibrio modale e al recupero dei costi esterni tramite un aumento delle imposte.

PARTE QUARTA

CONTROLLARE LA MONDIALIZZAZIONE DEI TRASPORTI

La prima sfida per il successo dell'allargamento dell'Unione Europea è il collegamento dei futuri Stati membri alle reti transeuropee.

Le necessità infrastrutturali per i trasporti nei Paesi candidati, secondo le stime de L'Agenda 2000, prevedono 19.000 km di strade, 21.000 km di linee ferroviarie, 4.000 km di canali navigabili, 40 aeroporti, 20 porti marittimi e 58 porti fluviali.

In questo contesto l'ampliamento dell'Unione creerà una vera esplosione degli scambi sia in termini di merci che di persone.

Nel 1998, i Paesi candidati hanno già esportato 112 milioni di tonnellate verso l'Unione (2,2 volte più dei 1990) per un valore di 68 miliardi di euro ed hanno importato 50 milioni di tonnellate (5 volte il quantitativo del 1990) per un valore di 90 miliardi di euro. Alla frontiera tra Germania e Polonia non è raro vedere colonne di autocarri in sosta per più di 50 km.

Le ferrovie realizzano ancora più del 40% del traffico per le merci negli Stati dell'Europa Centro Orientale. Occorrerà sviluppare - sostiene il Libro Bianco - ogni sforzo per convincere quei Paesi ad assicurare il mantenimento della partecipazione ferroviaria nel trasporto merci ad un livello non inferiore al 35% (nel 2010).

Tale partecipazione necessita un'azione decisa nel confronto del trasporto su strada per evitare una concorrenza sleale; questa sarà tanto più dannosa quanto più i conducenti di quei Paesi avranno libero accesso al mercato comunitario. Gli effetti dannosi dell'apertura del mercato stradale non devono tuttavia essere sovrastimati - conclude il Libro Bianco - sia per la ridotta parte della flotta di veicoli che sarebbe autorizzata (norme tecniche) ad effettuare trasporti internazionali sia per la convergenza in materia di costi (salari compresi).

Con riferimento al trasporto marittimo il Libro Bianco afferma che occorre favorire il ritorno del più grande numero di navi sotto la bandiera comunitaria ispirandosi alle migliori prassi nazionali applicate in materia sociale o fiscale. E' inoltre indispensabile rafforzare i controlli in materia di sicurezza, dotandosi di un sistema europeo di gestione del traffico marittimo.

La radionavigazione satellitare ha grande successo ed ha acquisito un evidente carattere strategico anche nei trasporti. Attualmente essa è gestita esclusivamente dagli Stati Uniti, con il sistema GPS, e dalla Russia, con il sistema GLONASS, entrambi finanziati per scopi militari. Per questo motivo i loro segnali possono essere interrotti o declassati in qualsiasi momento per la difesa di interessi dei due Paesi. E' ciò che è accaduto quando gli USA hanno interrotto i segnali del GPS durante la guerra del Kosovo. Inoltre la loro affidabilità non è totale: ad esempio gli utenti non sono immediatamente informati degli errori e la trasmissione è talvolta incerta, specie nelle città e nelle regioni a latitudine elevata del Nord Europa.

L'Europa non può permettersi tale sudditanza. Per questo la Commissione ha presentato un programma autonomo (Galileo) che consiste nel lancio di una costellazione di 30 satelliti. Con questo progetto l'Unione Europea avrà a disposizione nel 2008 un sistema a copertura mondiale di cui essa avrà il completo controllo.

CONCLUSIONI: IL MOMENTO DELLE SCELTE

Per avviare il processo che permetterà, nel corso dei prossimi 30 anni, di instaurare un sistema di trasporti veramente sostenibile occorrono svariate misure e molteplici strumenti politici. Le misure indicate nel Libro Bianco non sono che una prima fase di una più complessa strategia di lungo termine.

L'adattamento della Politica Comune dei Trasporti alle esigenze dello sviluppo sostenibile sarà possibile solo se verranno rapidamente risolti diversi problemi:

- un sufficiente finanziamento delle infrastrutture necessarie per sopprimere le strozzature e per i collegamenti tra regioni periferiche e regioni centrali della Comunità; il completamento della rete transeuropea resta una condizione preliminare per riequilibrare i modi di trasporto; l'internalizzazione dei costi esterni, in particolare quelli ambientali, nella tariffazione delle infrastrutture risulta a tal fine fondamentale;
- una volontà politica di far adottare le sessanta misure proposte dal Libro Bianco.
L'Unione europea eviterà la congestione soltanto vegliando attentamente sul rispetto delle condizioni di concorrenza regolata che, per il trasporto merci, rappresentano l'ultima chance della ferrovia;
- un nuovo approccio del trasporto urbano da parte delle autorità locali, per conciliare l'ammmodernamento del servizio pubblico e la razionalizzazione dell'uso dell'automobile; questo è il prezzo per poter rispettare gli impegni internazionali di riduzione delle emissioni di CO₂;
- il soddisfacimento delle esigenze degli utenti che, a fronte di una mobilità sempre più cara, hanno diritto ad un servizio di qualità ed al totale rispetto dei propri diritti, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia effettuato da imprese pubbliche o da società private; ciò permetterà di fare dell'utente il vero centro focale dell'organizzazione dei trasporti.

La Politica Comune dei Trasporti non potrà però da sola risolvere tutti i problemi. Essa deve inserirsi in una strategia generale che, integrando l'irrinunciabile esigenza dello sviluppo sostenibile, comprende:

- la politica economica e i cambiamenti nel processo produttivo che influenzano la domanda di trasporto;
- la politica di assetto del territorio, in particolare la politica urbanistica - bisogna evitare di moltiplicare inutilmente le esigenze di mobilità con una pianificazione urbana non equilibrata;
- la politica sociale e quella in materia di istruzione, modificando i ritmi di lavoro e gli orari scolastici;

- la politica del trasporto urbano a livello locale, in particolare nei grandi agglomerati urbani;
- la politica di bilancio e fiscale, per garantire l'internalizzazione dei costi esterni, soprattutto quelli ambientali, ed il completamento della rete transeuropea;
- la politica di concorrenza, affinché, soprattutto nel settore ferroviario, l'apertura del mercato non sia frenata dalle compagnie dominanti già presenti sul mercato;
- la politica di ricerca sui trasporti in Europa, per rendere più coerenti le diverse iniziative avviate a livello comunitario, nazionale e privato, in applicazione del concetto di spazio europeo della ricerca.

Alcune misure individuate nel Libro Bianco, come il ruolo dell'autovettura privata o la qualità del servizio pubblico, presuppongono scelte ed interventi a livello nazionale, nel quadro di una chiara sussidiarietà. Le proposte del Libro Bianco riguardano una sessantina di misure da adottare a livello comunitario. Alla stregua di quanto avviene in altri settori, come l'energia, le telecomunicazioni o i servizi finanziari, bisogna sviluppare nei trasporti a livello europeo una nuova forma di regolamentazione che faccia agire di concerto le autorità di regolamentazione nazionale man mano istituite, ad esempio, per l'allocazione delle bande orarie nel settore aereo o delle linee in quello ferroviario o ancora per vegliare sulla sicurezza stradale. Si tratta di uno degli aspetti distintivi della nuova "governance".

Queste misure, come già sottolineato, sono più ambiziose di quanto sembra. Va realizzato che nel processo di adozione, che molto spesso passa per la procedura di codecisione fra Parlamento europeo e Consiglio, è necessario abbandonare la prassi della ricerca sistematica del consenso seguita finora dai ministri dei trasporti.

Occorre sfruttare pienamente tutte le possibilità stabilite dal trattato di Maastricht e ampliate dal trattato di Amsterdam e di Nizza di adottare decisioni a maggioranza qualificata.

Per accelerare il ritmo decisionale e verificare i progressi compiuti, la Commissione ha deciso di presentare una serie di scadenze legate ad obiettivi precisi; essa tratterà inoltre nel 2005 un bilancio globale dell'attuazione delle misure indicate nel Libro Bianco. Questo bilancio terrà conto delle conseguenze economiche, sociali e ambientali delle misure proposte. Esso sarà basato anche su un'analisi dettagliata delle conseguenze dell'allargamento che rischiano di modificare la struttura del sistema di trasporti europeo. La Commissione, oltre a quantificare quanto più possibile gli obiettivi prefissi, intende presentare nel 2002 una comunicazione per precisare tali obiettivi.

PROGRAMMA DI AZIONE

Le misure proposte dal Libro Bianco possono essere così riassunte:

1. Riequilibrare i modi di trasporto

1.1. *Migliorare la qualità del trasporto su strada*

- Armonizzare i controlli e le sanzioni entro la fine del 2001 per:
 - ◆ promuovere l'efficienza e l'uniformità di interpretazione, applicazione e controllo della legislazione in vigore nel settore dei trasporti su strada;
 - ◆ determinare la responsabilità del datore di lavoro in alcune infrazioni commesse dal conducente;
 - ◆ armonizzare le condizioni di fermo del veicolo;
 - ◆ aumentare il numero di controlli che gli Stati membri sono tenuti ad effettuare (finora, l'1% dei giorni di lavoro effettuati) per verificare l'osservanza dei tempi di guida e di riposo dei conducenti.
- Tutelare l'attrattiva della professione di autotrasportatore, promuovendo le competenze necessarie e garantendo adeguate condizioni di lavoro.
- Armonizzare le clausole minime dei contratti che disciplinano l'attività di trasporto, per consentire la revisione delle tariffe in caso di aumento degli oneri (ad esempio il carburante).

1.2. *Rilanciare le ferrovie*

- Garantire l'apertura progressiva del mercato ferroviario in Europa. La Commissione presenterà entro la fine del 2001 un secondo pacchetto di interventi che prevederà:
 - ◆ l'apertura al cabotaggio dei mercati nazionali delle merci
 - ◆ un elevato livello di sicurezza della rete ferroviaria grazie ad una regolamentazione fissata in modo indipendente e ad una definizione chiara delle responsabilità di ciascuno degli attori
 - ◆ l'aggiornamento della direttiva sull'interoperabilità per tutti gli elementi delle reti ferroviarie ad alta velocità e convenzionale
 - ◆ la promozione di interventi per assicurare la qualità dei servizi ferrovia: una proposta di direttiva fissa le condizioni di indennizzo in caso di ritardo o di mancato rispetto degli obblighi contrattuali

- Rinforzare la sicurezza ferroviaria tramite la presentazione di una direttiva e la creazione di una struttura comunitaria per la Sicurezza Ferroviaria
- Sostenere la realizzazione di nuove infrastrutture, in particolare di tratte ferroviarie con priorità per le merci.

1.3. *Trasporto aereo*

- Mettere in funzione entro l'anno 2004, nell'ambito del "cielo unico":
 - ◆ un'autorità di regolazione forte, dotata di risorse sufficienti ed autonome rispetto ai diversi interessi in gioco, capace di definire obiettivi che assicurino la crescita del traffico garantendone la sicurezza
 - ◆ un dialogo che consenta la concertazione con l'insieme delle forze sociali sugli orientamenti dell'evoluzione dell'industria e della politica aerea comune
 - ◆ una cooperazione con Eurocontrol che consentirà di ricorrere alla sua esperienza per sviluppare e gestire le regole comunitarie
 - ◆ un sistema sanzionatorio di sorveglianza di verifica che assicuri l'effettiva messa in atto delle regole
- Ripensare nell'ambito dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile il regime fiscale del trasporto aereo mediante un'imposta sul cherosene per i voli infracomunitari
- Riflettere entro il 2002 sul futuro degli aeroporti allo scopo di
 - ◆ utilizzare al meglio le capacità esistenti
 - ◆ rivedere il sistema delle tasse aeroportuali
 - ◆ integrare i trasporti aerei in una logica di sistema con le altre modalità
 - ◆ individuare il fabbisogno di nuove infrastrutture aeroportuali
- Negoziare con gli Stati Uniti un accordo aereo che sostituisca gli attuali accordi "open skies".

1.4. *Sistema marittimo e fluviale*

- Sviluppare le infrastrutture necessarie alla realizzazione delle "autostrade del mare"
- Semplificare il quadro normativo per i trasporti marittimi e fluviali favorendo in particolare la creazione di sportelli unici per le formalità amministrative doganali e raggruppando tutti i soggetti della catena logistica
- Rinforzare le regole in materia di sicurezza marittima in cooperazione con l'Organizzazione Marittima Internazionale e con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro

- Favorire al massimo il ritorno delle navi sotto la bandiera comunitaria ispirandosi alle migliori prassi adottate in materia sociale o fiscale, proponendo dopo il 2002 una direttiva sulla tassazione del tonnello.

1.5. Intermodalità

- Creare entro il 2003 un nuovo programma di promozione per soluzioni alternative al tuttostrada (MARCO POLO) dotato di un budget dell'ordine di 30 milioni di euro all'anno, per consentire il decollo di progetti commerciali
- Proporre entro il 2003 un nuovo quadro comunitario per lo sviluppo dell'attività di "integratore di merci e per la standardizzazione delle unità di trasporto e delle tecniche di carico delle merci.

2. Eliminare le strozzature

- Riesaminare nel 2001 gli orientamenti della rete transeuropea per eliminarne le strozzature, promuovendo la costituzione di corridoi prioritari per le merci, una rete veloce per i passeggeri, l'adozione di piani di gestione del traffico sui principali assi stradali, nonché modificando il cosiddetto "elenco di Essen" con l'aggiunta dei seguenti progetti:
 - ◆ attraversamento ferroviario a grande capacità dei Pirenei per le merci;
 - ◆ treno ad alta velocità/trasporto combinato Est europeo Parigi-Stoccarda-Vienna;
 - ◆ ponte/galleria del Fehmarnbelt tra Germania e Danimarca;
 - ◆ progetto di navigazione satellitare Galileo;
 - ◆ linea ferroviaria Verona-Napoli, compresa la sezione Bologna-Milano;
- Aumentare al 20% la percentuale massima di intervento finanziario imputabile al bilancio della rete transeuropea per le principali strozzature ferroviarie, comprese quelle esistenti alle frontiere con i paesi candidati all'adesione e subordinare successivamente la concessione dei finanziamenti a specifiche condizioni.
- Presentare nel 2004 una profonda revisione della rete transeuropea, volta in particolare ad integrare le reti dei paesi candidati all'adesione, ad introdurre il concetto di autostrade del mare, a sviluppare capacità aeroportuali, a meglio collegare le regioni periferiche ed a rafforzare la coesione territoriale.

- Istituire un quadro comunitario di riferimento che permetta di destinare il gettito della tariffazione di itinerari concorrenti alla realizzazione di nuove infrastrutture, in particolare ferroviarie.
- Armonizzare le norme minime di sicurezza per tutte le gallerie, stradali e ferroviarie, appartenenti alla rete transeuropea di trasporto.

3. Porre gli utenti al centro della politica dei trasporti

3.1. *La sicurezza stradale*

- Fissare come obiettivo per l'UE la riduzione al 50% del numero dei decessi sulle strade europee entro il 2010
- Armonizzare entro il 2005 le regole per l'autotrasporto merci internazionale relativamente a controlli e sanzioni, specialmente in materia di eccessi di velocità e di alcoolimetria
- Definire un elenco dei luoghi particolarmente pericolosi sugli itinerari transeuropei ed armonizzare la loro segnalazione
- Prevenire i comportamenti pericolosi e sviluppare scambi di buone pratiche per incoraggiare condotte responsabili sulla strada mediante azioni di formazione e di educazione, in particolare dei giovani conducenti
- Proseguire nella lotta alla guida in stato di ebbrezza e proporre soluzioni ai problemi legati all'uso di droghe illecite o farmaci
- Sviluppare una metodologia a livello europeo per incoraggiare le inchieste tecniche indipendenti creando ad esempio un comitato di esperti indipendenti presso la Commissione.

3.2 *Rendere l'utente consapevole dei costi*

- Proporre nel 2002 una direttiva quadro che definisca i principi di tariffazione per l'uso delle infrastrutture, la struttura dell'imposizione ed una metodologia comune per la fissazione del livello tariffario, in contropartita della soppressione delle tasse esistenti consentendo quote per il finanziamento di infrastrutture non stradali
- Rinforzare la coerenza del sistema fiscale applicabile ai trasporti proponendo entro il 2003 l'applicazione di una tassazione unica del carburante professionale per il trasporto su strada
- Presentare nel 2002 una direttiva che garantisca l'interoperabilità dei mezzi di pagamento sulla rete stradale transeuropea.

4. Controllare gli effetti della mondializzazione dei trasporti

- Collegare con infrastrutture di qualità i futuri Stati membri alla rete transeuropea della UE, mirando a mantenere nel 2010 la quota modale delle ferrovie al 35% nei Paesi candidati
- Prevedere per i futuri bilanci della Comunità un finanziamento pubblico adeguato a favore delle infrastrutture nei nuovi Stati membri
- Sviluppare le capacità amministrative dei Paesi candidati, in particolare formando dei controllori del personale amministrativo incaricati di verificare l'applicazione delle norme nel settore dei trasporti
- Dare all'UE un posto da membro autonomo nelle principali organizzazioni internazionali
- Dotare l'UE entro il 2008 di un sistema di navigazione satellitare a copertura mondiale, di cui essa avrà la gestione.