



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.10.2007
COM(2007) 607 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Piano di azione per la logistica del trasporto merci

{SEC(2007) 1320}
{SEC(2007) 1321}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Piano di azione per la logistica del trasporto merci

1. INTRODUZIONE

Il riesame intermedio del Libro Bianco del 2001¹ ha ribadito che la logistica svolge in Europa un ruolo cruciale nel garantire una mobilità sostenibile e competitiva e nel contribuire al conseguimento di altri importanti obiettivi, come un ambiente meno inquinato, la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e la sicurezza dei trasporti.

La logistica del trasporto merci consiste nella programmazione, organizzazione, gestione, controllo ed esecuzione delle operazioni di trasporto merci nella catena dell'approvvigionamento. È una delle forze propulsive della competitività europea e, in questo senso, fornisce un contributo decisivo al conseguimento degli obiettivi della nuova Agenda di Lisbona sulla crescita e l'occupazione. L'efficienza delle reti di produzione e distribuzione dipende dalla presenza di catene logistiche efficienti e di elevata qualità, capaci di organizzare il trasporto di materie prime e prodotti finiti all'interno del territorio dell'UE e fuori di esso. In quanto attività essenzialmente commerciale, la logistica è un settore nel quale le decisioni spettano alle imprese che vi operano; tuttavia, alle autorità pubbliche compete un ruolo preciso: quello di creare condizioni adeguate per lo svolgimento dell'attività.

Si è calcolato che il valore del settore logistico dell'UE sfiori il 14% del PNL. In anni recenti il settore è cresciuto a ritmi superiori alla crescita media dell'economia europea. Ad esempio, il commercio intra ed extra UE è aumentato del 55% in valore dal 1999. Questa crescita è soprattutto frutto dell'integrazione europea, delle liberalizzazioni e dei costi relativamente bassi del trasporto merci, tutti fattori che hanno determinato mutamenti nei processi e nei modelli di produzione e di scambio, sia all'interno dell'UE che a livello globale. Una conseguenza di questa crescita è che l'impetuosa espansione del traffico containerizzato e del trasporto marittimo di linea ha determinato problemi di congestione in alcuni porti marittimi e nei collegamenti tra i porti e i loro retroterra.

Esistono in Europa numerose società di logistica che sono anche *leader* su scala mondiale. È evidente che un buon inquadramento europeo del settore può costituire una piattaforma che consentirà di affrontare e discutere tutte le questioni inerenti la logistica con altri partner commerciali.

Una politica della logistica deve essere perseguita a tutti i livelli di *governance*. È urgente definire, a livello dell'UE, indirizzi coerenti di politica logistica, che creino le condizioni per una più stretta cooperazione e coordinamento tra le varie dimensioni della politica dei trasporti e che costituiscano un orientamento permanente nel processo decisionale.

¹ COM(2006) 314.

Il presente Piano di azione per la logistica dei trasporti fa parte di una serie di iniziative lanciate contestualmente dalla Commissione europea per una migliore efficienza e sostenibilità del trasporto di merci in Europa². Il piano espone una serie di iniziative a breve e medio termine che consentiranno all'Europa di affrontare le sfide attuali e future e di dotarsi di un sistema di trasporto merci competitivo e sostenibile in tutta l'UE. Particolare cura andrà dedicata alla dimensione esterna di tutte queste iniziative, allo scopo di integrar in modo efficiente i paesi terzi, e specialmente i paesi confinanti, nella catena logistica.

1.1. Iniziative precedenti

Nel giugno 2006 la Commissione europea ha adottato una comunicazione sulla logistica nel trasporto di merci in Europa³.

La comunicazione – e le aree di intervento che essa individua – hanno avuto l'avallo del Consiglio trasporti nel dicembre del 2006⁴. Il Parlamento europeo ha espresso parere positivo nel settembre del 2007⁵. Il Comitato economico e sociale europeo ha accolto favorevolmente nelle sue grandi linee l'impostazione della Commissione⁶.

I temi individuati e discussi nel presente piano d'azione scaturiscono da un'ampia consultazione di tutti i soggetti interessati.

2. AZIONI

2.1. *e-Freight* e sistemi di trasporto intelligenti (STI)

Le tecnologie avanzate dell'informazione e della comunicazione (TIC) possono dare un deciso contributo allo sviluppo della comodità grazie al miglioramento delle infrastrutture e alla gestione del traffico e della flotta, facilitando il monitoraggio e la localizzazione delle merci su tutte le reti di trasporto e raccordando con maggiore efficienza amministrazioni e imprese. Restano tuttavia ancora vari ostacoli da sormontare nel cammino verso l'utilizzazione più intensa e ininterrotta delle TIC nella logistica dei trasporti, ad esempio l'insufficiente standardizzazione delle informazioni da scambiare e la diseguale dotazione e uso delle TIC da parte degli operatori. Talvolta, anzi, sono le stesse disposizioni di legge che possono ostacolare l'utilizzazione delle TIC. Inoltre, occorre in ogni circostanza tener conto della sicurezza dei dati e della tutela della privacy.

Il trasporto merci informatizzato (*e-Freight*) consiste in un flusso elettronico, non cartaceo, di dati e informazioni che accompagna la circolazione fisica delle merci con l'ausilio delle TIC. Il sistema permetterà di rintracciare e localizzare le merci viaggianti sui vari modi di trasporto e rendere automatico lo scambio dei dati relativi al loro contenuto per le esigenze commerciali o se così prescritto dalla legge. Queste funzioni potranno essere realizzate agevolmente e a costi ragionevoli grazie a

² Si veda il documento "The EU's freight transport agenda", COM(2007)606.

³ COM(2006)336.

⁴ 12 dicembre 2006.

⁵ P6_TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

tecnologie emergenti come l'identificazione automatica a radiofrequenza (RFID)⁷ e al sistema di posizionamento satellitare Galileo. Le merci spedite dovranno essere identificabili e localizzabili indipendentemente dal modo di trasporto utilizzato, e per realizzare tutto questo è indispensabile costruire interfacce standard tra i vari modi di trasporto e assicurarsi della loro interoperabilità modale.

Il concetto di “*e-Freight*” potrebbe sfociare, in futuro, in un sistema “Internet per le merci” (“*Internet for cargo*”), nel quale le informazioni verrebbero rese disponibili on-line in modo sicuro, come avviene oggi con “*Internet for people*”. Una caratteristica del sistema è la sua capacità di visualizzare e confrontare on-line informazioni sui servizi forniti dalle imprese di trasporto. Un'altra caratteristica riguarda la semplificazione amministrativa: l'esperienza ha dimostrato che i sistemi informativi con i quali vengono scambiati i dati tra amministrazioni possono essere usati anche per le comunicazioni da impresa a impresa.

La realizzazione di un sistema per lo scambio di informazioni marittime dalla nave a terra, da terra alla nave e tra tutti gli operatori interessati, ricorrendo a servizi quali SafeSeaNet, LRIT (*Long-range Identification and Tracking*) e AIS (*Automatic Identification System*), renderanno più sicure e più rapide sia la navigazione che le operazioni logistiche, e in questo modo contribuiranno all'integrazione del trasporto marittimo con altri modi di trasporto (navigazione informatizzata, “*e-maritime*”).

La diffusione di sistemi quali RIS (*River Information Services*), ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), TAF (*Telematic Applications for rail Freight*) e VTMS (*Vessel Traffic Management and Information Systems*) è una riprova dei grandi progressi che hanno fatto altri modi di trasporto. Nel settore del trasporto merci, invece, la diffusione dei c.d. sistemi di trasporto intelligenti (STI) per una migliore gestione delle infrastrutture e delle operazioni, procede a rilento. Una strategia coerente per l'introduzione degli STI (come ad esempio i sistemi di navigazione, il tachigrafo digitale e i sistemi di telepedaggio) che tenga specificamente conto delle esigenze del trasporto stradale, può sicuramente contribuire ad un salto di qualità nella catena logistica.

Di conseguenza, la Commissione sta preparando per il 2008 una grande iniziativa sugli STI, nella quale presenterà la tabella di marcia per lo sviluppo degli STI e per la loro diffusione in Europa, affrontando anche la questione delle principali applicazioni tecnologiche rilevanti per la logistica dei trasporti.

Informatizzazione del trasporto merci (*e-Freight*)

Definire, di concerto con tutti i soggetti interessati, una tabella di marcia per la realizzazione di *e-Freight*, nella prospettiva della creazione di “Internet per le merci” (*Internet for cargo*) e individuare le criticità nelle quali è necessario un intervento dell'UE (ad esempio, la standardizzazione).

Termine: individuazione delle aree di azione entro il 2009.

⁷ COM(2007) 96 def.

Lavorare per definire una norma per lo scambio delle informazioni, in modo da assicurare l'integrazione e l'interoperabilità dei modi di trasporto a livello di dati e predisporre un'architettura stabile e aperta, in primo luogo per il flusso dei dati impresa-amministrazioni e amministrazione-amministrazione.

Termine: 2010.

Dare un mandato per l'elaborazione di un protocollo standard per la descrizione delle merci, anche per soddisfare le prescrizioni di legge (tenendo conto delle vigenti disposizioni in materia di merci pericolose, animali vivi, ecc.) e di tecnologie come la identificazione a radiofrequenza (RFID).

Termine: 2009.

Presentare una proposta su un sistema di informatizzazione del trasporto marittimo (“e-maritime”).

Termine: 2009.

Nel contesto del piano d'azione per gli STI

Dare un inquadramento allo sviluppo delle applicazioni STI, anche con riferimento alla logistica del trasporto merci, ivi compresi il monitoraggio del trasporto di merci pericolose e di animali vivi, il rintracciamento e la localizzazione, le mappe digitali.

Termine: 2009.

Emanazione di un quadro di regole per la standardizzazione di specifiche funzionali per un'interfaccia unica (apparecchiatura di bordo) capace di fornire e scambiare informazioni da impresa a impresa e informazioni impresa-amministrazione.

Termine: 2010.

Accelerare i lavori in vista dell'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio⁸ e incorporare le componenti necessarie nell'interfaccia unica.

Termine: 2008.

2.2. Qualità ed efficienza sostenibili

2.2.1. Rilevazione continuativa delle strozzature

Nel 2006 tutti i soggetti interessati sono stati invitati a individuare le strozzature operative, funzionali, infrastrutturali e amministrative presenti nel settore, esercizio che ha permesso di identificare 500 casi. Questo inventario fornisce, per la prima volta, un quadro completo di specifici ostacoli che intralciano la logistica del trasporto merci in Europa. Alcuni operatori industriali e rappresentanti delle

⁸ Direttiva 2004/52/CE.

pubbliche autorità si sono dichiarati disposti a fungere da punti di contatto per tutti coloro che operano nel settore logistico e a svolgere un ruolo ricognitivo e propositivo per rimuovere le strozzature identificate.

Proseguire la rilevazione delle strozzature nella logistica delle merci e accelerare la ricerca di soluzioni pratiche alle strozzature rilevate, con eventuale ricorso, se necessario, a interventi legislativi.

Termine: iniziativa in atto. I primi risultati entro il 2008.

2.2.2. *Il personale impiegato nella logistica delle merci e la sua formazione*

In diversi comparti della logistica del trasporto merci manca personale specializzato. L'UE, in stretta cooperazione con le parti sociali, potrebbe contribuire ad ovviare al problema attraverso interventi mirati della sua politica di coesione (Fondo sociale europeo e Fondo di sviluppo regionale) a favore della formazione del personale (azioni e infrastrutture) e lanciando iniziative volte a migliorare l'attrattiva delle professioni logistiche e incoraggiare la mobilità transfrontaliera del personale.

Attualmente l'offerta formativa delle università e di altre istituzioni dell'UE presenta forti dissimmetrie. È necessario uno sforzo per migliorare il livello delle qualifiche del personale – soprattutto migliorando le competenze nel settore dei trasporti – e per dare un sostegno alla formazione continua. Un certificato europeo volontario per i logistici del trasporto merci darebbe un contributo positivo alla coerenza e alla qualità della formazione in Europa. Il certificato potrebbe valere per tutti i livelli di qualifica – distinguendo se necessario i requisiti di specifici profili professionali – oppure limitarsi ad attestare una formazione di base lasciando al settore stesso la cura di provvedere a una formazione settoriale specifica. Una certificazione mutuamente riconosciuta per le professioni della logistica dei trasporti e i settori connessi (ad esempio: la gestione del magazzino) può facilitare la mobilità della mano d'opera. È opportuno anche tener conto del livello e del contenuto delle formazioni esistenti.

La Commissione lavorerà con le parti sociali europee e altri soggetti interessati per mettere a punto un elenco di qualifiche minime e requisiti formativi minimi per i vari livelli di specializzazione, da incorporare in un modello che possa garantire il reciproco riconoscimento dei certificati di formazione.

Termine: 2009.

La Commissione lancerà un dialogo con i partner sociali europei per trovare i mezzi più idonei a migliorare l'attrattiva delle professioni della logistica dei trasporti e per evidenziare come la politica di coesione dell'UE possa meglio focalizzare i suoi interventi a favore della formazione in logistica.

Termine: inizio nel 2008 e successivamente azione continua.

2.2.3. *Migliorare le prestazioni*

Gli indicatori prestazionali delle reti logistiche del trasporto merci sono strumenti utili per incoraggiare una sempre migliore qualità del servizio. Possono anche essere utilizzati per migliorare l'impatto ambientale e sociale. Del resto, esistono già vari

indicatori per il trasporto combinato su rotaia, per il trasporto aereo e per il cabotaggio marittimo. Viceversa, non hanno visto ancora la luce sistemi comuni di indicatori di prestazioni applicabili a tutti i modi di trasporto o alla logistica del trasporto merci.

Stabilire, d'intesa con i vari soggetti interessati, un insieme di indicatori particolarmente idonei a misurare e registrare le prestazioni (ad es. efficienza, sostenibilità, ecc.) nelle reti logistiche del trasporto merci in modo da incoraggiare il passaggio a forme di trasporto più efficienti e più pulite e migliorare le prestazioni logistiche in generale⁹. La Commissione studierà successivamente come inserire tali indicatori in una raccomandazione o in un codice delle migliori pratiche.

Termine: entro la fine del 2009.

2.2.4. *Valutazione comparativa dei terminali intermodali*

È notorio che i terminali intermodali, ivi compresi i porti e gli aeroporti, sono fattori di importanza capitale per le prestazioni del settore logistico. L'efficienza di questi terminali merita una particolare valutazione comparativa (*benchmarking*) che potrebbe ispirarsi all'iniziativa mirante a promuovere gli indicatori prestazionali sopra citati. È opportuno individuare una serie di generici *benchmark* europei (sia statici che dinamici) lasciando spazio per ulteriori specifiche a livello locale. Questi *benchmark* dovrebbero essere individuati in stretta cooperazione con gli operatori del settore e dovrebbero ricevere un'adeguata diffusione.

Date le loro diverse caratteristiche, in questa operazione si dovranno operare distinzioni rigorose tra terminali terrestri, porti marittimi, aeroporti e porti della navigazione interna.

Elaborare, insieme agli operatori del settore, una serie di *benchmark* generici (dinamici e statici) per i terminali, cominciando dai terminali multimodali terrestri, e inserirli in un codice delle migliori pratiche o in una raccomandazione, e informare tutti gli interessati della loro esistenza.

Termine: 2010.

2.2.5. *Promozione delle migliori pratiche*

È un dato di fatto che il trasporto multimodale di merci è ancora relativamente sottoutilizzato, situazione che può ascrivere a una scarsa conoscenza dei vantaggi delle alternative modali, alla mancata integrazione tra modi di trasporto o ai costi aggiuntivi per i trasbordi. Tutti questi problemi possono essere affrontati mediante un'iniziativa organica finalizzata a condividere e diffondere le migliori pratiche e fornire assistenza concreta tramite reti di istituti di logistica ed estendendo l'ambito di operatività degli *Shortsea Promotion Centres* alla logistica dei trasporti terrestri.

⁹ Decisione 1600/2002/CE.

Estendere il ruolo degli *Shortsea Promotion Centres* e del loro *network* europeo alla logistica dei trasporti interni.

Termine: azione continua.

Costruire un *network* tra istituti di logistica e promuovere le iniziative del settore allo scopo di scambiare esperienze e diffondere le migliori pratiche.

Termine: 2010.

2.2.6. *Statistiche*

La pur notevole quantità di informazioni statistiche disponibili non offre un quadro affidabile del mercato europeo della logistica. Occorre approntare indicatori pertinenti e strumenti di misurazione atti a valutare la situazione e la sua evoluzione nel tempo. In pari tempo, bisogna provvedere affinché l'onere amministrativo gravante su Stati membri e imprese sia il più contenuto possibile.

La Commissione, d'intesa con i soggetti interessati, verificherà la disponibilità di dati statistici e stabilirà i requisiti delle statistiche sulla logistica del trasporto merci in tutti i modi di trasporto; inoltre, controllerà i miglioramenti apportati alla raccolta delle informazioni statistiche.

Termine: 2009.

2.3. **Semplificazione delle catene di trasporto**

2.3.1. *Semplificazione degli adempimenti amministrativi*

Per motivi amministrativi il settore della logistica deve osservare una serie di prescrizioni normative.

La semplificazione e il decentramento dello scambio di informazioni relative alle merci può ridurre in modo sostanziale il costo degli adempimenti imposti dalla regolamentazione, specialmente tramite il ricorso alle TIC. La normativa sullo sdoganamento consente oggi, tra l'altro alle merci non comunitarie, di essere immesse in libera circolazione già nel porto, ovvero di essere assegnate ad un regime di transito per poi essere sdoganate in un ufficio doganale nel luogo di destinazione.

È opportuno continuare a lavorare sulla base delle iniziative scaturite dalla proposta di decisione, presentata dalla Commissione, su un ambiente privo di supporti cartacei per le operazioni doganali e commerciali¹⁰. La proposta contiene varie disposizioni che prevedono che le informazioni fornite dagli operatori economici vengano comunicate solo una volta e che le merci vengano controllate dalle autorità doganali nello stesso momento e nello stesso luogo ("sportello amministrativo unico").

La Commissione lavorerà su una proposta di "Spazio europeo del trasporto marittimo senza barriere" nel quale sia l'itinerario seguito dalla nave sia le merci trasportate potranno essere localizzate con sicurezza e affidabilità, in modo da minimizzare la

¹⁰ COM(2005) 609.

necessità dei controlli in occasione delle operazioni di trasporto tra i vari porti comunitari. Grazie a questo meccanismo il trasporto marittimo a corto raggio potrà trarre pieno beneficio dal mercato interno.

Creare un'interfaccia unica (punto d'accesso unico) e uno sportello amministrativo unico per le procedure amministrative in tutti i modi di trasporto.

Termine: operativo entro il 2012.

Presentare una proposta legislativa diretta a semplificare e facilitare la navigazione marittima a corto raggio nella prospettiva della creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza barriere.

Termine: 2008

2.3.2. *Documento di trasporto unico*

Attualmente, per il trasporto delle merci, è prescritto un documento di trasporto¹¹. Questi documenti di trasporto sono, di norma, specifici per ciascuna modalità; esistono – è vero – documenti per il trasporto multimodale, ma il loro uso non è sufficientemente generalizzato nel formato elettronico. La Commissione lavorerà quindi per istituire un documento di trasporto unico utilizzabile in tutti i modi di trasporto, facilitando in tal modo il trasporto multimodale di merci e rinforzando e migliorando il contesto creato dalle lettere di vettura o dai manifesti multimodali. Studierà inoltre se sia possibile rendere facoltativo questo documento e come fornirlo in formato elettronico.

In consultazione con le parti interessate, la Commissione esaminerà le modalità e il valore aggiunto dell'introduzione di un documento di trasporto unico per tutti i trasporti di merci, indipendentemente dalla modalità prescelta. Successivamente, la Commissione passerà all'elaborazione di un'adeguata proposta legislativa.

Termine: 2009.

2.3.3. *Responsabilità*

Il trasporto multimodale risente degli oneri di attrito dovuti all'assenza di un regime di responsabilità uniforme per tutti i modi di trasporto. A livello mondiale, in seno alla UNCITRAL, si sta lavorando per definire le regole che disciplinano la responsabilità; tuttavia, a meno che i lavori non si concludano rapidamente, la Commissione comincerà a esplorare altre opzioni per l'UE:

- (1) Si potrebbe pensare a un atto legislativo che imponga una clausola di responsabilità uniforme per tutte le operazioni di trasporto. Potrebbe trattarsi di una clausola suppletiva, di applicazione automatica qualora le parti non

¹¹ Regolamento n. 11/60 e direttiva 92/106/CE.

abbiano pattuito diversamente; in alternativa, le parti contraenti potrebbero recepirla espressamente nel contratto di trasporto.

- (2) Lacune tra i regimi internazionali di responsabilità oggi in vigore potrebbero essere colmate in modo da fornire una copertura assicurativa a quelle frazioni della catena logistica attualmente non ricomprese nei regimi di responsabilità specifici di ciascun modo di trasporto.

Valutare la necessità di istituire nell'UE una clausola di responsabilità standard (clausola suppletiva).

Termine: consultazioni entro il 2008, possibile proposta nel 2009.

Valutare la necessità di uno strumento legislativo che ricopra, sull'intera catena logistica multimodale, tutti i regimi di responsabilità di ciascun modo di trasporto attualmente vigenti a livello internazionale.

Termine: consultazioni entro il 2009, possibile proposta nel 2010.

2.3.4. Sicurezza

Sicurezza significa protezione e prevenzione della criminalità, del banditismo e di atti illeciti intenzionali come il terrorismo. È evidente come la sicurezza stia diventando sempre più parte integrante della qualità logistica e delle prestazioni competitive di un'impresa. Per quanto attiene la sicurezza della catena dell'approvvigionamento nei rapporti commerciali con l'estero, il codice doganale¹² è stato oggetto di revisione e vi è stato introdotto il concetto di Operatore economico autorizzato, nonché prescrizioni minime in materia di sicurezza e protezione applicabili a partire dal 2008.

È necessario arrivare ad un equilibrio tra, da un lato, procedure di sicurezza rispondenti alle esigenze più severe e, d'altro lato, il libero flusso degli scambi commerciali. Per fare un esempio, prima di prendere qualsiasi decisione, occorrerà valutare con la massima attenzione quali potrebbero essere gli effetti e il valore aggiunto complessivi sui flussi commerciali di uno *screening* sul 100% dei container. Per evitare i ritardi si possono utilizzare le tecnologie intelligenti, mentre la normalizzazione e l'adozione delle migliori pratiche possono, dal canto loro, ridurre al minimo gli effetti delle prescrizioni di sicurezza sui flussi commerciali.

In sede di revisione della normativa sulla sicurezza nei porti e in mare sarà possibile valutare le prescrizioni relative all'accesso ai porti e studiare come istituire un modello europeo per le carte d'accesso multiuso.

Cominciare ad elaborare norme europee, nel rispetto della legislazione, delle convenzioni e delle norme internazionali vigenti al fine di agevolare l'integrazione sicura dei modi di trasporto nella catena logistica.

Termine: 2008

¹² Regolamento (CE) n. 648/2005.

Nell'ambito dei lavori sugli orientamenti e sulle norme minime per la sicurezza in mare e nei porti, semplificare le prescrizioni in materia di accesso ai porti.

Termine: 2008.

2.4. Dimensioni dei veicoli e norme relative al carico

La normativa europea¹³ stabilisce una serie di limiti di peso e dimensioni per i veicoli adibiti al traffico internazionale su strada e per le dimensioni dei veicoli adibiti al traffico nazionale, lasciando peraltro agli Stati membri un certo margine di discrezionalità. Questa situazione crea una serie di incoerenze per gli operatori e rende difficili i controlli necessari per far osservare le norme. In pari tempo, il progresso tecnologico e le mutate esigenze del trasporto hanno rimesso in questione le norme oggi in vigore. Se, dunque, è opportuno procedere ad una revisione della vigente normativa europea, è altresì necessario studiare gli effetti che eventuali modifiche dei limiti attuali avrebbero sulla sicurezza stradale, sull'efficienza energetica, sulle emissioni di CO₂, sulle emissioni inquinanti, sull'infrastruttura stradale e sulle operazioni di trasporto intermodale, specialmente sul trasporto combinato. Occorre parimenti chiedersi se non sia opportuno adottare criteri più severi per i veicoli, per gli equipaggiamenti e i conducenti, nonché restrizioni sulla scelta degli itinerari.

Per facilitare il trasbordo tra i vari modi di trasporto e tener conto dell'evoluzione della tecnica, occorre modificare la proposta di direttiva sulle unità di carico intermodali¹⁴ al fine di rafforzare la competitività del trasporto intermodale di merci. La proposta mira a diminuire gli oneri di attrito nelle operazioni di movimentazione tra i diversi modi di trasporto mediante la standardizzazione di alcune caratteristiche della movimentazione delle UCI e una maggiore sicurezza dei trasporti ottenuta tramite ispezioni periodiche di tutte le unità. Sarà necessario dare agli organismi di normalizzazione dell'UE lo specifico mandato di definire nuove norme per le unità di carico utilizzabili in tutti i modi di trasporto.

Studiare le varie opzioni di una modifica dei limiti di peso e dimensione dei veicoli e valutare quali vantaggi avrebbe un aggiornamento della direttiva 96/53/CE.

Termine: 2008.

Aggiornare, per tener conto del progresso tecnico, la proposta del 2003 sulle unità di carico intermodali (UCI).

Termine: 2007.

Dare mandato di definire una norma relativa ad un'unità di carico europea che possa essere utilizzata su tutti i modi di trasporto in superficie.

Termine: 2007.

¹³ Direttiva 96/53/CE.

¹⁴ COM(2003) 155 def.

Studiare la compatibilità delle unità di carico utilizzate nel trasporto aereo e in altri modi e, se opportuno, presentare le relative proposte.

Termine: 2010.

2.5. “Corridoi verdi” per il trasporto merci

Si parla di “corridoi di trasporto” con riferimento alla concentrazione del traffico merci tra grandi *hubs* e su distanze relativamente lunghe. Lungo questi corridoi le imprese del settore saranno incoraggiate a ricorrere alla comodità e a tecnologie avanzate per poter gestire volumi di traffico crescenti, promuovendo al contempo la sostenibilità ambientale e l’efficienza energetica. Nei corridoi di trasporto verdi culminerà un modello di trasporto integrato nel quale il cabotaggio marittimo, la rotaia, le idrovie interne e la strada si integreranno vicendevolmente e offriranno la possibilità di scegliere un trasporto rispettoso dell’ambiente. Questi corridoi saranno attrezzati con infrastrutture di trasbordo adeguate in località strategiche (porti marittimi, porti fluviali, stazioni di raccolta e smistamento, terminali ed installazioni logisticamente importanti). Saranno dotati di punti di rifornimento, all’inizio da biocarburanti e, successivamente, da altre forme di propulsione ecologica. I corridoi verdi potrebbero essere usati per sperimentare unità di trasporto innovative e rispettose dell’ambiente, nonché applicazioni avanzate di STI. Varie iniziative puntano alla promozione di questo obiettivo: in particolare la rete ferroviaria a priorità merci, le autostrade del mare e il programma NAIADES. Occorre tener conto delle opportunità offerte dagli orientamenti sulle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T) per lo sviluppo e l’integrazione delle reti di trasporto multimodale.

Presupposto necessario per la comodità è un accesso equo e non discriminatorio ai corridoi e alle infrastrutture di trasbordo; su questo punto occorrerà lavorare ancora. Le restrizioni di accesso al mercato delle operazioni nei terminali, in particolare nei porti e nelle stazioni di raccolta e smistamento può avere ripercussioni per i clienti di queste installazioni. L’accesso aperto e non discriminatorio per gli operatori e i clienti di queste infrastrutture dovrebbe essere garantito secondo le regole del trattato.

Definire corridoi di trasporto verdi e organizzare la cooperazione tra le autorità e gli operatori della logistica del trasporto merci per stabilire i miglioramenti da apportare alle infrastrutture per adeguarle al trasporto sostenibile.

Termine: 2008.

Rafforzare i corridoi verdi nell’ambito delle RTE-T e delle priorità del programma Marco Polo.

Termine: 2010

Sviluppare una rete ferroviaria a priorità merci.

Termine: presentazione della proposta entro il 2008. Struttura dei corridoi entro il 2012.

Promuovere la creazione e il riconoscimento delle autostrade del mare, tra l'altro attraverso un migliore coordinamento delle varie fonti di finanziamento.

Termine: 2008.

Attuazione del programma NAIADES per il trasporto su vie navigabili interne.

Termine: integrale attuazione del programma entro il 2013.

2.6. Logistica del trasporto merci nello spazio urbano

La logistica del trasporto merci presenta una dimensione urbana fondamentale. La distribuzione in ambiente urbano rende necessarie interfacce efficienti tra il trasporto di merci lungo gli assi principali sulle grandi distanze e la distribuzione capillare ai destinatari finali sulle brevi distanze. Inoltre, il processo distributivo tra i centri di produzione e i clienti nello spazio urbano deve rispondere a criteri di efficienza e di compatibilità ambientale.

In una prospettiva olistica il trasporto di merci deve tenere nella dovuta considerazione aspetti quali la pianificazione territoriale, le considerazioni ambientali, la gestione del traffico e vari altri fattori. Facilitare la gestione del trasporto merci e passeggeri dev'essere parte integrante della politica urbanistica, e offre inoltre grandi possibilità di applicare soluzioni innovative basate sulle TIC.

La Commissione incoraggerà lo scambio di esperienze tra rappresentanti delle aree urbane, contribuendo a definire una serie di raccomandazioni, migliori pratiche, indicatori o norme per la logistica dei trasporti urbani, ivi comprese le consegne di merce e i veicoli ad esse adibiti.

Termine: piano d'azione per il trasporto urbano nel 2008.

Formulare raccomandazioni su *benchmarks* o indicatori di rendimento concordati, in modo da misurare l'efficienza e la sostenibilità delle consegne e dei terminali nonché, più in generale, della programmazione e della logistica dei trasporti urbani.

Termine: 2011.

Rafforzare il capitolo "trasporto merci" di CIVITAS nella prospettiva di un migliore coordinamento, o integrazione, tra il trasporto di passeggeri e merci, nonché tra la logistica dei trasporti urbani ed interurbani (a lunga distanza). Questa iniziativa può sfociare nel lancio di un programma integrato "CIVITAS trasporto merci".

Termine: 2010.

3. LE PROSPETTIVE

Tutte le iniziative sopra descritte sono finalizzate a contribuire all'efficienza e alla crescita a lungo termine del settore della logistica del trasporto merci, affrontando

aspetti come la congestione, l'inquinamento, il rumore, le emissioni di CO₂, e la dipendenza dai combustibili fossili, che – in assenza di qualsiasi iniziativa – metterebbero a serio rischio la sua efficienza economica. Tutte queste iniziative devono essere affiancate da un lavoro, in una prospettiva di lungo periodo, da svolgere d'intesa con gli Stati membri, allo scopo di creare una base comune per gli investimenti nei sistemi di trasporto merci di domani.

Nel 2010 la Commissione europea presenterà una relazione sui progressi realizzati nell'attuazione del piano d'azione. La relazione individuerà le azioni necessarie nei settori sopra indicati e adeguerà la politica dell'UE in materia di logistica del trasporto merci in funzione della congiuntura economica e del progresso tecnologico.