



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 07.04.2003  
COM(2003) 155 final

2003/0056 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE**

**Programma di promozione del trasporto marittimo a corto raggio**

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sulle unità di carico intermodali**

(presentata dalla Commissione)

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

### Programma di promozione del trasporto marittimo a corto raggio

#### 1. INTRODUZIONE

Nel settembre 2001 la Commissione ha presentato il “Libro bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”<sup>1</sup>. Il documento fissa vari obiettivi ambiziosi per garantire che la mobilità resti competitiva e sostenibile nel 2010. Il trasporto marittimo a corto raggio chiaramente può avere un ruolo determinante per conseguire questi obiettivi; esso può contribuire a contenere l’aumento del 50% del traffico di merci su veicoli pesanti previsto dal Libro bianco, a riequilibrare la ripartizione modale, a contornare le strozzature terrestri, ed è sicuro e sostenibile.

La convinzione politica che il trasporto marittimo a corto raggio è una priorità per l’Unione europea è stata anche ribadita alla riunione informale dei ministri dei Trasporti dell’Unione europea, svoltasi nel giugno 2002 a Gijón, Spagna.

#### 2. IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO: UN SETTORE IN CRESCITA

Il trasporto marittimo a corto raggio registra attualmente buone prestazioni ed è l’unico modo che resta al passo con la crescita del trasporto stradale. Rappresenta il 41% delle tonnellate-kilometro trasportate in Europa mentre la quota del trasporto stradale è del 43%<sup>2</sup>. Il suo tasso di crescita è superiore a quello della produzione industriale dell’Unione europea e le sue prestazioni in termini di tonnellate-kilometro ha raggiunto il 38% negli anni ’90, rispetto ad una crescita del 40% nel trasporto stradale (cfr. figura 1).

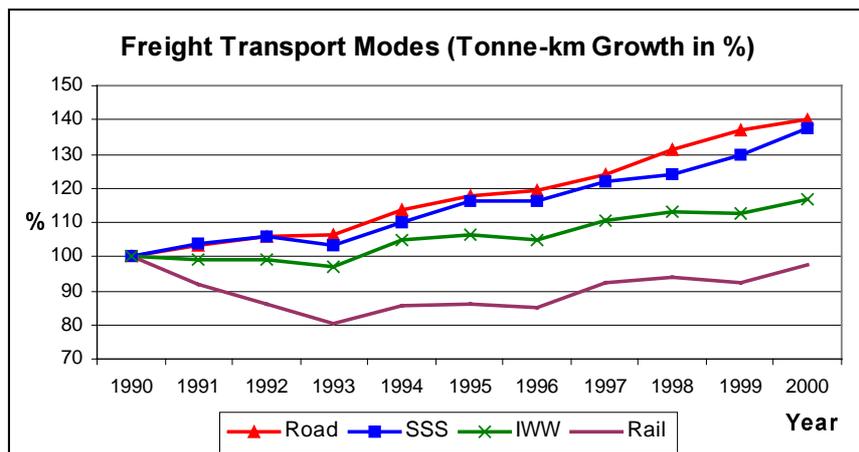


Figura 1: Crescita tonnellate-kilometro, nel periodo 1990-2000, espressa in percentuale del trasporto stradale (*road*), trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Shipping – SSS*), vie navigabili interne (*Internal Waterways – IWW*) e ferrovia (*rail*)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> COM(2001) 370 del 12.9.2001.

<sup>2</sup> Dati relativi al 2000, pipeline escluse. Fonte: UE Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

<sup>3</sup> Fonte principale di dati: UE Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

### 3. COME RAFFORZARE IL SUCCESSO DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO?

Per sfruttare pienamente il potenziale del trasporto marittimo a corto raggio in Europa, bisogna integrarlo con successo nelle catene logistiche e offrire un servizio porta a porta senza soluzione di continuità. Tali catene logistiche dovrebbero essere gestite e commercializzate da entità commerciali uniche, gli “sportelli unici” (*one-stop shops*). Queste società dovrebbero offrire ai clienti un unico punto di contatto responsabile dell'intera catena intermodale. Il concetto di concorrenza tra i modi dovrebbe inoltre essere sostituito da quello di complementarità in quanto la cooperazione tra modi è vitale nelle catene dove intervengono più modi di trasporto.

L'integrazione del trasporto marittimo a corto raggio nella catena di approvvigionamento intermodale porta a porta non è stata ancora pienamente realizzata. Questo compito spetta principalmente alle industrie, ma gli interventi ad altri livelli possono facilitare il processo e rimuovere gli ostacoli strutturali che impediscono al trasporto marittimo a corto raggio di svilupparsi più rapidamente:

- risente ancora della sua immagine fuori moda;
- comporta complesse procedure amministrative e documentarie;
- necessita un miglioramento dell'efficienza nei porti;
- necessita nuove soluzioni tecnologiche avanzate per navi, porti, unità di carico e reti telematiche.

Sono già state intraprese (o sono previste) varie azioni comunitarie per ridurre gli ostacoli e rafforzare il trasporto marittimo a corto raggio in Europa. Tra esse citiamo:

- Adozione di una direttiva per uniformare alcune formalità di dichiarazione per le navi in arrivo e/o in partenza da porti negli Stati membri<sup>4</sup>;
- Proposta di un nuovo programma di sostegno “Marco Polo”<sup>5</sup>;
- Proposta di direttiva sulle unità di carico intermodali<sup>6</sup>;
- Introduzione del concetto “autostrade del mare” nel Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti nel 2010;
- Proposta di direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali<sup>7</sup>;

---

Un'importante fonte di dati sul trasporto marittimo a corto raggio (1995-2000) è l'informazione fornita da 22 porti membri di ESPO (European Sea Ports Organisation): Anversa, Barcellona, Bilbao, Brema, Dublino, Dunkerque, Genova, Gdynia, Göteborg, Amburgo, Helsinki, Kokkola, La Spezia, Lisbona, Lubeca, Oslo, Pireo, Pori, Rotterdam, Savona Vado, Stettino e Valencia. La Commissione ringrazia queste autorità portuali per il loro valido contributo e ESPO per aver coordinato l'esercizio.

<sup>4</sup> Direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità, GU L 67 del 9.3.2002, pag. 31.

<sup>5</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci, COM(2002) 54 def. del 4.2.2002.

<sup>6</sup> Allegata alla presente comunicazione.

- Pubblicazione di un Manuale delle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio<sup>8</sup>;
- Introduzione del nuovo sistema di transito computerizzato (*New Computerised Transit System* - NCTS) nel transito doganale;
- Programmi doganali 2002 e 2007<sup>9</sup> e progetto RALFH<sup>10</sup> finanziato nell'ambito del programma "Dogane 2002";
- Ulteriore sviluppo delle reti telematiche per i porti e il trasporto marittimo a corto raggio.

#### **4. PERCHÉ UN PROGRAMMA DI PROMOZIONE?**

Il conseguimento degli obiettivi del Libro bianco presuppone un maggiore impegno da parte di tutti i soggetti per aumentare l'uso del trasporto marittimo a corto raggio. Alla riunione informale dei ministri dei Trasporti dell'Unione europea (giugno 2002 a Gijón) è stata discussa la possibilità di un piano di azione sui punti chiave per sviluppare la priorità politica conferita al trasporto marittimo a corto raggio. La Commissione ritiene giustificata tale iniziativa.

La presente comunicazione contiene un programma che ha l'obiettivo di promuovere il trasporto marittimo a corto raggio. Comprende 14 azioni suddivise in misure. Per ciascuna misura sono indicati i soggetti responsabili e il calendario. Le azioni sono di tipo legislativo, tecnico e operativo:

##### **A. Azioni legislative**

1. Attuazione della direttiva sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti negli Stati membri (formulari FAL dell'IMO);
2. Attuazione di "Marco Polo";
3. Normalizzazione e armonizzazione delle unità di carico intermodali;
4. Autostrade del mare;
5. Miglioramento delle prestazioni ambientali del trasporto marittimo a corto raggio.

##### **B. Azioni tecniche**

6. Manuale delle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio;

---

<sup>7</sup> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso al mercato dei servizi portuali, COM(2001) 35 def. del 13.2.2001, come modificata da COM(2002) 101 def. del 19.2.2002.

<sup>8</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione: Manuale delle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio, SEC(2002) 632 del 29.5.2002.

<sup>9</sup> Decisione n. 253/2003/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2003, relativa all'adozione di un programma d'azione doganale nella Comunità (Dogana 2007), GU L 36 del 12.2.2003, pag. 1.

<sup>10</sup> RALFH = Contact Group of Customs Managers of Northern Ports in the European Union: Rotterdam, Anversa, Le Havre, Felixstowe e Amburgo. Il progetto mira a migliorare nella pratica la cooperazione doganale tra i porti.

7. Individuazione e eliminazione degli ostacoli ai progressi del trasporto marittimo a corto raggio;
8. Ravvicinamento delle domande nazionali e informatizzazione delle procedure doganali comunitarie;
9. Ricerca e sviluppo tecnologico.

### **C. Azioni operative**

10. Sportelli amministrativi unici;
11. Garantire il ruolo vitale dei corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio<sup>11</sup>;
12. Garantire il buon funzionamento e l'orientamento dei centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio<sup>12</sup>;
13. Promuovere l'immagine del trasporto marittimo a corto raggio come valida alternativa di trasporto;
14. Raccolta di informazioni statistiche.

\* \* \* \* \*

---

<sup>11</sup> I corrispondenti del trasporto marittimo a corto raggio (focal points) sono rappresentanti delle amministrazioni marittime nazionali. Sono responsabili del trasporto marittimo a corto raggio presso le loro amministrazioni.

<sup>12</sup> Centri o uffici nazionali di promozione del trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Promotion Centres* - SPC): organismi imparziali, legati all'industria che promuovono il trasporto marittimo a corto raggio.

**PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO  
MARITTIMO A CORTO RAGGIO**

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEDA DI ATTIVITÀ 1

### FORMULARI FAL DELL'IMO

Per semplificare l'onere delle procedure documentarie e amministrative, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato nel dicembre 2001 la proposta della Commissione volta a normalizzare alcune formalità di dichiarazione per le navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri (cosiddetta direttiva FAL dell'IMO<sup>13</sup>). La direttiva è il frutto dei lavori svolti per eliminare determinate strozzature. Impone agli Stati membri di accettare i formulari standard FAL dell'IMO quando è possibile ricavare da essi informazioni sull'arrivo e/o sulla partenza di una nave. La pleora di formulari nazionali è quindi ora progressivamente sostituita da una serie di formulari comuni. La direttiva prenderà effetto il 9 settembre 2003 al più tardi, data alla quale gli Stati membri dovranno aver messo in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ad essa.

### MISURE PREVISTE

- |    |  |
|----|--|
| 1. | Controllare e garantire la conformità alla direttiva nonché il suo corretto funzionamento.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione e Stati membri.<br><br><u>Termine ultimo:</u> Prima fase: entro il 9 settembre 2003, successivamente: processo continuo.   |
| 2. | Semplificare il passaggio al nuovo sistema grazie a formulari disponibili a tutti sul sito Internet della Commissione dedicato al trasporto marittimo a corto raggio <sup>14</sup> , i formulari FAL dell'IMO che possono essere scaricati e compilati in linea e/o stampati per uso immediato.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione.<br><br><u>Termine ultimo:</u> Metà 2003. |
| 3. | Informare armatori, agenti e altre parti interessate sulle possibilità offerte dalla direttiva.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione, Stati membri, associazioni industriali, corrispondenti e centri di promozione.<br><br><u>Termine ultimo:</u> 9 settembre 2003  |

<sup>13</sup> Cfr. nota 4.

<sup>14</sup> [http://europa.eu.int/comm/trasporto/maritime/sss/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/trasporto/maritime/sss/index_en.htm).

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 2

### MARCO POLO

Il programma PACT (*Pilot Actions for Combined Transport*) è stato uno dei principali strumenti per sostenere il lancio di progetti di trasporto marittimo a corto raggio nella Comunità. Nell'ambito dei finanziamenti annuali del programma PACT il trasporto marittimo a corto raggio ha ricevuto congrui finanziamenti.

Il programma PACT è terminato alla fine del 2001. La Commissione europea ha proposto<sup>15</sup> nel febbraio 2002 un seguito: il programma "Marco Polo" che contribuirà sensibilmente a rendere l'intermodalità una realtà in Europa. Con un bilancio annuale previsto di 18,75 milioni di euro<sup>16</sup>, mira a trasferire 12 miliardi di tonnellate-kilometro l'anno dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, alla ferrovia e alle vie navigabili interne. Il Consiglio dell'Unione europea ha raggiunto un accordo politico sulla proposta nel dicembre 2002.

Le autostrade del mare (cfr. scheda di attività n. 4), come nuova iniziativa chiave, dovrebbero poter beneficiare pienamente del programma "Marco Polo" relativamente al lancio di nuovi servizi.

### MISURE PREVISTE

- |    |  |
|----|--|
| 1. | Rendere "Marco Polo" operativo dal 2003. Ciò consentirà di finanziare progetti innovativi e importanti di trasporto marittimo a corto raggio.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione, Parlamento europeo, Stati membri e industria.<br><br><u>Termine ultimo:</u> Processo annuale fino al 2010 (bilancio inizialmente previsto per 4 anni).                                 |
| 2. | Sfruttare pienamente le possibilità offerte da "Marco Polo" per lanciare servizi redditizi e operativi di trasporto marittimo a corto raggio nell'ambito delle autostrade del mare o indipendentemente da esse.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione e industria.<br><br><u>Termine ultimo:</u> Processo annuale fino al 2010 (bilancio inizialmente previsto per 4 anni). |

---

<sup>15</sup> Cfr. nota 5.

<sup>16</sup> Bilancio previsto per il periodo 1.1.2003 - 31.12.2006.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 3

### UNITÀ INTERMODALI DI CARICO

Il miglioramento delle unità di carico intermodali (container e casse mobili) è una delle misure presentate dal Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010. L'enorme varietà di modelli di queste unità crea costi di frizione e ritardi nella movimentazione tra modi. Ciò può essere evitato armonizzando alcune caratteristiche di movimentazione delle unità di carico, come le parti d'angolo superiori o inferiori o le cavità "collo di cigno". Le casse mobili inoltre non sono in genere impilabili e non sono quindi adatte al trasporto marittimo. I contenitori non sfruttano pienamente le dimensioni consentite nel trasporto stradale<sup>17</sup>. Una soluzione potrebbe essere un'unità di carico europea normalizzata che abbinasse l'impilabilità di un contenitore con lo spazio di carico di una cassa mobile su paletta.

La Commissione ha esaminato le unità di carico intermodali e allega una proposta legislativa alla presente comunicazione. La proposta è favorevole al trasporto marittimo, perché contribuisce a ridurre i costi di frizione nella movimentazione portuale e consente al trasporto marittimo a corto raggio di acquisire una maggiore quota sul mercato delle casse mobili, finora limitata al trasporto terrestre.

### MISURE PREVISTE

1. Adottare e attuare quanto prima la proposta sull'interoperabilità delle unità di carico intermodali.

Soggetti responsabili: Stati membri, Parlamento europeo e industria.

Termine ultimo: Prima fase nel 2004. Processo continuo in seguito.

---

<sup>17</sup> Cfr. direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59, come successivamente corretta e modificata.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 4

### AUTOSTRADE DEL MARE

La Commissione ha presentato il concetto di “autostrade del mare” nel suo Libro bianco sulla politica europea dei trasporti. Queste autostrade dovrebbero decongestionare le principali strozzature terrestri del sistema di trasporto europeo e aumentare l’integrazione logistica del trasporto marittimo a corto raggio.

Le autostrade del mare devono consentire di contornare le strozzature terrestri in Europa nell’ambito di catene logistiche globali porta a porta. Esempi evidenti di strozzature sono le Alpi e i Pirenei. L’aggiramento di queste barriere naturali grazie al trasporto marittimo a corto raggio avrebbe un impatto sia sui paesi del Mediterraneo che sui paesi a nord delle catene montuose. Si sta valutando l’opportunità di includere altre strozzature artificiali.

Le autostrade del mare dovrebbero offrire servizi efficienti, regolari e frequenti in grado di competere con la strada, ad esempio in termini di tempi di durata del transito e prezzi. I porti collegati alle autostrade devono avere adeguati collegamenti con l’hinterland e offrire un livello elevato di servizio ai clienti del trasporto marittimo a corto raggio (comprese procedure amministrative semplici). Le interconnessioni telematiche tra i porti, da un lato, e i sistemi di comunicazione marittima come i VTMIS (*Vessel Traffic Management and Information Systems*) dall’altro, devono essere estese e rese interoperabili per integrare i sistemi a distribuzione locale in una rete europea.

Le stime di costo indicano che l’introduzione di nuovi collegamenti regolari via nave costerebbero molto meno della costruzione di corrispondenti infrastrutture terrestri nuove.

La Commissione sta studiando i dettagli delle autostrade del mare e presenterà probabilmente le sue conclusioni in occasione della prossima revisione degli Orientamenti sulla rete transeuropea dei trasporti (*Trans-European Transport Network – TEN-T*)<sup>18</sup> alla fine del 2003. Questa revisione è a cura di un gruppo ad alto livello composto di rappresentanti degli Stati membri e dei paesi di prossima adesione ed è presieduta da Karel Van Miert, ex commissario per i trasporti e vicepresidente della Commissione.

Una volta finalizzato, il quadro della TEN-T contribuirà agli investimenti di infrastruttura concernenti le autostrade del mare (infrastrutture portuali e collegamenti porti-hinterland). Il nuovo programma “Marco Polo” (cfr. scheda di attività n. 2) potrebbe infine sostenere l’avvio di nuovi servizi sulle autostrade del mare, a condizione che rispettino i requisiti del programma.

### MISURE PREVISTE

- |    |  |
|----|--|
| 1. | Finalizzare le deliberazioni sulle autostrade del mare per suscitare l’interesse dei soggetti di mercato e conseguire gli obiettivi del Libro bianco.<br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione, Stati membri e industria.<br><u>Termine ultimo:</u> Metà 2003. |
|----|--|

<sup>18</sup> Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1, come modificata con decisione n. 1346/2001/CE, GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEDA DI ATTIVITÀ 5

### MIGLIORARE LE PRESTAZIONI AMBIENTALI DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Il trasporto marittimo ha un rendimento energetico nettamente superiore ad altri modi di trasporto ed è in generale meno nocivo per l'ambiente di altri modi di trasporto per tonnellata o passeggero trasportati. Un passaggio modale verso il trasporto marittimo a corto raggio potrebbe ad esempio contribuire notevolmente alla strategia comunitaria per rispettare gli obblighi di Kyoto<sup>19</sup>.

Il trasporto marittimo offre buone prestazioni ambientali, ma vi è il problema delle emissioni di anidride solforosa (SO<sub>2</sub>), nettamente superiori rispetto ad altri modi.

Alla Conferenza dell'IMO nel settembre 1997 sono state adottate nuove misure per ridurre le emissioni di anidride solforosa<sup>20</sup> degli scarichi delle navi (nuovo allegato VI alla MARPOL 73/78). Alla Conferenza sono anche state adottate disposizioni per creare zone speciali di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> (*SO<sub>x</sub> Emission Control Areas*) dove applicare livelli di emissione più bassi. Il Mar Baltico, il Mare del Nord e la Manica sono stati designati come zone speciali<sup>21</sup>. Il processo di ratifica del nuovo allegato non è ancora stato completato e le nuove misure non sono ancora entrate in vigore su scala mondiale.

Nel novembre 2002 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva per ridurre nell'Unione europea il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo<sup>22</sup>. La proposta si basa in parte sulle zone speciali di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>, stabilite nell'allegato VI alla Convenzione MARPOL 73/78, ma va oltre. Essa rientra comunque nella più ampia strategia europea volta a garantire che il trasporto marittimo divenga meno nocivo per l'ambiente<sup>23</sup>.

### MISURE PREVISTE

1. Migliorare le prestazioni ambientali di trasporto marittimo a corto raggio sostenendo e applicando la strategia presentata dalla Commissione, tra cui l'adozione e attuazione della proposta legislativa per ridurre il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione, Stati membri, Parlamento europeo e industrie.

Termine ultimo: Primi risultati nel 2005. Processo continuo in seguito.

<sup>19</sup> La Comunità europea e gli Stati membri hanno ratificato il Protocollo di Kyoto nel maggio 2002.

<sup>20</sup> Il tenore di zolfo dell'olio combustibile usato a bordo delle navi non deve superare il 4,5% m/m.

<sup>21</sup> Il tenore di zolfo dell'olio combustibile usato a bordo delle navi non deve superare l'1,5% m/m oppure le navi devono usare altri metodi tecnologici per limitare le emissioni di SO<sub>x</sub>.

<sup>22</sup> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 99/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, COM(2002) 595 def. del 20.11.2002.

<sup>23</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio - Strategia dell'Unione europea per ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime, COM(2002) 595 def. del 20.11.2002.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 6

### MANUALE DELLE PROCEDURE DOGANALI PER IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

La reazione immediata dell'utenza alle procedure doganali è che sono troppo complicate e rendono poco interessante il trasporto marittimo a corto raggio. Questa reazione è però troppo generica per essere accettabile o per portare a miglioramenti concreti. Per trovare soluzioni operative, è assolutamente necessario individuare gli elementi specifici che possono causare problemi.

A tal fine i servizi della Commissione hanno pubblicato nel maggio 2002, un Manuale delle procedure doganali per il trasporto marittimo a corto raggio<sup>24</sup> che ha un duplice scopo:

- presentare regole doganali per il trasporto marittimo a corto raggio, compresa la possibilità di applicare procedure semplificate;
- fornire gli elementi per individuare le esigenze concrete in vista di modifiche o ulteriori semplificazioni.

### MISURE PREVISTE

1. Procedere a consultazioni con l'industria, i corrispondenti (*focal points*) e i centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio sul manuale delle procedure doganali per questo tipo di trasporto. Sulla base dei risultati delle consultazioni, esaminare se si debbano modificare le regole doganali oppure se alcuni aspetti possano essere trattati nell'ambito delle iniziative volte a ravvicinare l'applicazione a livello nazionale delle regole doganali comunitarie e migliorare la cooperazione tra i servizi doganali nazionali (cfr. scheda di attività n. 8, misura 1).

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione.

Termine ultimo: Secondo semestre 2003.

2. Chiarire in che misura si fa ricorso alle possibilità di semplificazione offerte dalle attuali regole doganali (in particolare, quelle per servizi regolari di trasporto autorizzati e spedizionieri/destinatari autorizzati). Se gli attuali regimi semplificati non sono utilizzati, individuarne i motivi e prevedere eventuali modifiche alle regole doganali. Valutare misure tecniche per semplificare le procedure doganali.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione, industria, corrispondenti e centri di promozione.

Termine ultimo: Secondo semestre 2003.

---

<sup>24</sup> Cfr. nota 8.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 7

### INDIVIDUAZIONE ED ELIMINAZIONE DEGLI OSTACOLI CHE FRENANO IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Dal dicembre 1999 la Commissione ha cominciato a censire gli ostacoli che frenano lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio. Questo esercizio ha anche permesso di segnalare possibili soluzioni e buone pratiche.

Gli ostacoli individuati possono essere classificati in cinque categorie:

- il trasporto marittimo a corto raggio risente ancora di un'immagine antiquata;
- non è ancora stato pienamente integrato nella catena logistica intermodale;
- comporta complesse procedure amministrative e documentarie;
- necessita una maggiore efficienza portuale;
- le regole e procedure sono applicate in modo diverso a seconda dei paesi.

Alcuni ostacoli sono già affrontati (ad es. uniformità dei formulari di dichiarazione delle navi, efficienza dei porti e costi portuali, normalizzazione delle unità di carico). In generale, gli ostacoli individuati e presunti sono trattati a vari livelli: comunitario, nazionale, regionale e locale.

#### MISURE PREVISTE

1. Analizzare sistematicamente, uno per uno, gli ostacoli individuati al fine di eliminarli.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione, corrispondenti e centri di promozione in cooperazione con gli Stati membri e l'industria.

Termine ultimo: Fine 2003.

2. Individuare altri eventuali ostacoli che frenano lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio e adoperarsi per risolverli.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione, corrispondenti, industria e centri di promozione.

Termine ultimo: Processo continuo.

3. Aumentare l'efficienza dei servizi portuali adottando e attuando quanto prima la proposta di direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali<sup>25</sup>.

Soggetti responsabili: Stati membri, Parlamento europeo e industrie.

Termine ultimo: Primi risultati fine 2003. Processo continuo in seguito.

---

<sup>25</sup>

Cfr. nota 7.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEDA DI ATTIVITÀ 8

### RAVVICINAMENTO DELLE APPLICAZIONI NAZIONALI E INFORMATIZZAZIONE DELLE PROCEDURE DOGANALI COMUNITARIE

Le procedure doganali sono una parte importante del trasporto marittimo a corto raggio in quanto una nave in partenza da un porto UE e diretta ad un altro porto UE lascia il territorio doganale comunitario soltanto per rientrarvi nuovamente quando arriva a destinazione nell'altro porto. Le merci che trasporta perdono di norma il loro status comunitario, tranne se esso è dimostrato sulla base di un apposito documento mantenuto nell'ambito di una procedura di transito. Questo è un onere supplementare per il trasporto marittimo a corto raggio rispetto al trasporto terrestre dove la corrispondente perdita dello status comunitario non si verifica di norma tra Stati membri dell'UE, a condizione che non vi sia passaggio attraverso un paese terzo.

L'attuale passaggio alla trasmissione elettronica dei dati doganali (e-Dogane) dovrebbe favorire il trasporto marittimo a corto raggio accelerando e semplificando le procedure necessarie di dichiarazione del carico.

Una delle prime tappe verso le e-Dogane, sarà che circa 3 000 uffici doganali in 22 paesi applicheranno prossimamente il nuovo sistema di transito informatizzato (*New Computerised Transit System* - NCTS) nel quale il documento amministrativo unico (*single administrative document* - SAD) sarà sostituito da messaggi elettronici. Come seconda tappa, il sistema potrebbe in futuro essere anche esteso ai movimenti attualmente trattati nell'ambito di procedure di transito semplificate per modi di trasporto e diventare gradualmente l'ossatura delle e-Dogane.

### MISURE PREVISTE

1. Ravvicinare le applicazioni nazionali delle regole doganali comunitarie e migliorare la cooperazione tra i servizi doganali nazionali, in particolare tramite il programma di azione doganale nella Comunità (Dogane 2007) e il gruppo di contatto dei porti settentrionali (RALFH)<sup>26</sup>.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione e Stati membri.

Termine ultimo: Processo continuo.

2. Introdurre il sistema NCTS per le procedure comunitarie e le procedure comuni di transito.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione e Stati membri.

Termine ultimo: Metà 2003.

<sup>26</sup>

Cfr. note 9 e 10.

3. Continuare le iniziative legislative in vista dell'uso di mezzi elettronici anziché su supporto cartaceo onde creare un ambiente non burocratico e limitare al minimo l'uso di documenti su carta.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione e Stati membri.

Termine ultimo: Processo continuo.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 9

### RICERCA E SVILUPPO TECNOLOGICO (RST)

La Comunità svolge continuamente azioni di RST per promuovere il trasporto marittimo a corto raggio e allineare le procedure portuali alle ultime innovazioni tecnologiche. Tra gli obiettivi di questa ricerca citiamo il miglioramento della qualità, della sicurezza e delle prestazioni ambientali del trasporto marittimo. Recentemente è stata creata una Rete tematica per il trasporto marittimo a corto raggio con l'obiettivo di svolgere lavori su argomenti politicamente rilevanti.

#### MISURE PREVISTE

1. Svolgere nell'ambito della Rete tematica per il trasporto marittimo a corto raggio compiti politicamente rilevanti per questo settore:
  - uno studio comparativo dei prezzi del trasporto porta a porta dei vari modi;
  - uno studio comparativo delle prestazioni ambientali porta a porta del trasporto marittimo a corto raggio rispetto ad altri modi;
  - elaborazione di una matrice di distanza per facilitare la conversione in tonnellate-kilometro dei dati in tonnellate disponibili sul trasporto marittimo a corto raggio (in coordinamento con i lavori in corso presso Eurostat).

Soggetti responsabili: Il consorzio selezionato in coordinamento con i Servizi della Commissione.

Termine ultimo: 2005.
2. Nell'ambito del Sesto programma quadro di RST sviluppare:
  - innovazioni nella progettazione delle navi (particolarmente navi veloci ro-ro e nuovi tipi di unità veloci lo-lo navi, ma anche altre categorie di navi);
  - innovazioni nelle tecnologie portuali;
  - apparecchiature e tecnologie specifiche per il trasporto marittimo a corto raggio;
  - nuove soluzioni tecnologiche per le procedure amministrative.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione.

Termine ultimo: 2007.
3. Diffondere ampiamente e in maniera chiara e comprensibile i risultati concreti dei progetti di RST in campo marittimo.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione.

Termine ultimo: Processo continuo.

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 10

### SPORTELLI AMMINISTRATIVI UNICI

Bisogna intervenire a livello amministrativo negli Stati membri e nei porti per creare sportelli amministrativi unici<sup>27</sup> onde semplificare ulteriormente e accelerare le formalità relative ad arrivi, partenze e sdoganamento delle navi, senza compromettere l'aspetto sicurezza.

Gli sportelli amministrativi unici potrebbero assumere più forme. Il numero delle diverse autorità che salgono a bordo di ciascuna nave potrebbe essere limitato delegando il compito di espletare determinate formalità ad altri soggetti, le autorità portuali o l'agente marittimo, una prassi seguita in alcuni Stati membri. Inoltre, anziché disperdere le amministrazioni attorno alla zona portuale o addirittura nei porti confinanti, dovrebbe esistere in ciascun porto un unico punto di contatto preposto all'espletamento delle necessarie formalità per le navi o almeno un ufficio di assistenza (help-desk) che fornisca informazioni sullo svolgimento e l'espletamento di tali formalità e consigli su come e dove farlo. In ogni caso i controlli ad opera di organismi diversi devono essere coordinati in modo da ridurre, per quanto possibile, la loro interferenza con le attività delle navi.

Oltre ad accelerare le formalità per le navi, questi sportelli amministrativi unici dovrebbero anche contribuire ad accelerare le formalità relative al trasporto verso l'hinterland (strada, ferrovia e vie navigabili interne) all'interno e all'esterno della zona portuale.

Bisogna sviluppare rapidamente l'uso di mezzi elettronici di comunicazione e messaggi normalizzati tra le navi e le autorità, estendendolo all'intera catena logistica, alla stregua di quanto previsto per le procedure di sicurezza (cfr. anche schede di attività n. 4 e n. 8).

### MISURE PREVISTE

1. Promuovere l'idea di sportelli amministrativi unici nei porti per ridurre il numero di amministrazioni che salgono a bordo per controlli su ciascuna nave (o almeno coordinare le loro ispezioni) e offrire agli utenti dei porti un unico punto di contatto o ufficio di assistenza per le formalità amministrative.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione, Stati membri, Autorità portuali e corrispondenti.

Termine ultimo: Processo continuo.

2. Esaminare le opportunità offerte dalle autostrade del mare (cfr. scheda di attività n. 4) indicate nel Libro bianco per perfezionare questi sportelli amministrativi unici.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione.

Termine ultimo: Fine 2003.

---

<sup>27</sup> In inglese: "one-stop administrative shops" e talvolta "single windows".

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 11

### GARANTIRE IL RUOLO VITALE DEI CORRISPONDENTI (*FOCAL POINTS*) PER IL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Tutti gli Stati membri marittimi e la Norvegia e l'Islanda hanno nominato corrispondenti per il trasporto marittimo a corto raggio che sono funzionari statali con la responsabilità specifica di promuovere e sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio nei loro Stati membri. Dal 1999 si sono collegati in rete a livello europeo per studiare le esigenze e proporre idee e soluzioni onde promuovere il trasporto marittimo a corto raggio. I corrispondenti organizzano regolarmente riunioni che sono presiedute dalla Commissione. La Commissione espleta anche le funzioni di segreteria per le riunioni e fornisce uno strumento web su Internet (il sito CIRCA<sup>28</sup>) per lo scambio di informazioni e idee tra le riunioni. Con riferimento all'allargamento dell'Unione europea, i paesi di prossima adesione Estonia, Lituania, Polonia e Slovenia (e la Turchia, paese candidato) hanno designato persone di contatto per il trasporto marittimo a corto raggio e partecipano in veste di osservatori ai lavori del gruppo di corrispondenti.

#### MISURE PREVISTE

1. Garantire una cooperazione permanente tra i corrispondenti per il trasporto marittimo a corto raggio e la Commissione organizzando periodicamente riunioni e mantenendo il flusso di informazioni tra le riunioni mediante lo strumento web su Internet (CIRCA).

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione e corrispondenti.

Termine ultimo: Processo continuo.

2. Garantire la partecipazione dei paesi di prossima adesione ai lavori dei corrispondenti in modo che conferiscano fin dall'inizio una grande importanza al trasporto marittimo a corto raggio anziché privilegiare sistematicamente il trasporto stradale.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione con corrispondenti e centri di promozione.

Termine ultimo: Quanto prima.

---

<sup>28</sup> CIRCA = *Communication and Information Resource Centre Administrator* (Amministratore di centro di risorse di comunicazione e di informazione).

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEMA DI ATTIVITÀ 12

### GARANTIRE IL BUON FUNZIONAMENTO E L'ORIENTAMENTO DEI CENTRI DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Quasi tutti gli Stati membri marittimi e la Norvegia e la Polonia hanno centri nazionali di promozione del trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Promotion Centres - SPC*) che sono mossi da interessi commerciali e costituiscono uno strumento pratico per promuovere il trasporto marittimo a corto raggio a livello nazionale. Sono essenzialmente indipendenti da gruppi di interessi specifici, come la compagnie di navigazione e i porti e aiutano e incoraggiano l'utenza ad usare il trasporto marittimo a corto raggio. I centri nazionali si stanno collegando alla rete europea per il trasporto marittimo a corto raggio (*European Short Sea Network - ESN*)<sup>29</sup> che costituisce uno strumento comune per la promozione a livello europeo. Grazie al collegamento in rete i centri possono anche scambiare informazioni e buone pratiche e fornire consulenza concreta sull'inizio e la fine di un percorso marittimo a corto raggio. La Commissione sostiene attivamente questi centri, il loro lavoro e il loro collegamento in rete.

#### MISURE PREVISTE

- |    |   |
|----|---|
| 1. | Garantire il buon funzionamento dei centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio e della loro rete e orientarne i lavori verso modalità pratiche e concrete per aumentare il ricorso a questo modo di trasporto.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione in cooperazione con i centri di promozione.<br><br><u>Termine ultimo:</u> Processo continuo.   |
| 2. | Fornire supporto politico, pratico e finanziario ai lavori dei centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio e della loro rete europea.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione, corrispondenti, autorità nazionali e industria.<br><br><u>Termine ultimo:</u> <u>Per il sostegno generale e i finanziamenti privati:</u> Processo continuo.<br><u>Per il sostegno finanziario pubblico:</u> Fino a quando i centri raggiungono l'autosufficienza sulla base delle quote di associazione dei loro membri e di altri finanziamenti privati. |

<sup>29</sup> Cfr. [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info).

3. Estendere la copertura geografica dei centri di promozione del trasporto marittimo a corto raggio nazionali in modo da coprire non soltanto gli Stati membri dell'UE, ma anche i paesi di prossima adesione.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione, corrispondenti e centri di promozione.

Termine ultimo: Quanto prima.

4. Assumere e condividere la responsabilità di mantenere uno strumento web su Internet (CIRCA<sup>30</sup>) per lo scambio di informazioni tra i membri della rete europea sul trasporto marittimo a corto raggio con i servizi della Commissione.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione e centri di promozione.

Termine ultimo: Processo continuo.

---

<sup>30</sup> Cfr. nota 28.

## PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

### SCHEMA DI ATTIVITÀ 13

#### PROMUOVERE L'IMMAGINE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO COME VALIDA ALTERNATIVA DI TRASPORTO

Un'azione importante per incrementare l'uso del trasporto marittimo a corto raggio è trasformarne l'immagine di modo antiquato e lento, presentandolo come un elemento dinamico nella catena di rifornimento porta a porta, rispondente alla realtà moderna. Oggigiorno il trasporto marittimo a corto raggio offre in genere un buon grado di rapidità, affidabilità, flessibilità, regolarità, frequenza e sicurezza del carico. Gli utilizzatori del trasporto devono esserne maggiormente consapevoli nelle loro scelte sui modi.

Per realizzare questa conversione, bisogna che i servizi del trasporto marittimo a corto raggio rispondano ad un'immagine moderna e dinamica e che gli spedizionieri divengano maggiormente consapevoli delle possibilità offerte da questo modo di trasporto. Questo compito spetta soprattutto ai settori interessati, ma le amministrazioni e la Commissione possono anche contribuirvi attivamente.

Va anche sottolineato che la navigazione marittima a corto raggio non concerne soltanto le merci, ma anche centinaia di milioni di persone che ogni anno in Europa viaggiano sulle navi di linea e di crociera e deve quindi offrire ai passeggeri un servizio di qualità elevata nei porti e a bordo delle navi.

#### MISURE PREVISTE

1. Far conoscere il trasporto marittimo a corto raggio e il suo potenziale di modernità diffondendo informazioni al riguardo e attraverso la partecipazione a conferenze, seminari e *workshop* che attirino anche gli utenti del trasporto. Prevedere risorse considerevoli per le presentazioni al pubblico.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione, corrispondenti, industria e centri di promozione.

Termine ultimo: Processo continuo.

2. Fornire al pubblico informazioni aggiornate e fattuali sulla politica per il trasporto marittimo a corto raggio via Internet, compreso l'ulteriore sviluppo dei siti web esistenti.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione<sup>31</sup>, corrispondenti, centri di promozione<sup>32</sup>.

Termine ultimo: Processo continuo.

3. Fornire esempi di successi (e anche di insuccessi onde trarne insegnamento) nel trasporto marittimo a corto raggio sul sito Internet della Commissione dedicato a questo settore.

Soggetti responsabili: Servizi della Commissione.

Termine ultimo: Processo continuo.

---

<sup>31</sup> Cfr. nota 14.

<sup>32</sup> Cfr. il sito web ESN [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info) e i siti dei centri di promozione nazionali (accessibili attraverso il sito web ESN). Questa misura comprende anche la compilazione di basi di dati europee per la navigazione di linea e i servizi di trasporto con navi da carico non regolari (*tramp*).

# PROGRAMMA DI PROMOZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

## SCHEDA DI ATTIVITÀ 14

### RACCOLTA DI INFORMAZIONI STATISTICHE

Le statistiche su scala europea sul commercio marittimo a corto raggio non sono ancora abbastanza dettagliate. L'Organizzazione europea dei porti marittimi (*European Sea Ports Organisation* - ESPO) e 22 dei suoi membri<sup>33</sup> hanno fornito dati statistici alla Commissione che ringrazia questi porti e l'ESPO per aver coordinato l'esercizio. Il metodo di usare un campione di 15 porti europei è stato già testato nella comunicazione della Commissione del 1999 e si è rivelato sufficientemente affidabile.

La situazione migliorerà con il tempo poiché la direttiva del Consiglio sulle statistiche marittime<sup>34</sup> è completamente operativa dal 2000 (a causa delle deroghe richieste, i dati 1997-1999 possono essere incompleti). Ai sensi della direttiva, circa 350 porti forniscono dati dettagliati. La direttiva può fornire la maggior parte dei dati necessari per il trasporto marittimo a corto raggio, compresi dati da "porto a porto". Su richiesta degli Stati membri, la diffusione è limitata ai dati relativi al trasporto tra un porto e una zona costiera marittima. Saranno comunque necessari degli anni prima che la direttiva produca serie di dati per un'analisi delle tendenze.

### MISURE PREVISTE

- |    |  |
|----|--|
| 1. | Raccogliere informazioni statistiche sul trasporto marittimo a corto raggio in base alla direttiva e parallelamente attraverso l'ESPO fino a quando la direttiva fornirà serie temporali sufficienti per stabilire le tendenze e procedere a comparazioni affidabili tra i modi.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione in cooperazione con l'ESPO e corrispondenti.<br><br><u>Termine ultimo:</u> 2006. |
| 2. | Estendere la raccolta di informazioni statistiche ai paesi di prossima adesione.<br><br><u>Soggetti responsabili:</u> Servizi della Commissione in cooperazione con l'ESPO e i corrispondenti.<br><br><u>Termine ultimo:</u> 2004.   |

<sup>33</sup> Cfr. nota 3.

<sup>34</sup> Direttiva 95/64/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare (GU L 320 del 30.12.1995, pag. 25), attuata con decisioni della Commissione 98/385/CE del 13 maggio 1998 (GU L 174 del 18.6.1998, pag. 1), 2000/363/CE del 28 aprile 2000 (GU L 132 del 5.6.2000, pag. 1) e 2001/423/CE del 22 maggio 2001 (GU L 151 del 7.6.2001, pag. 41).

**Proposta di**

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sulle unità di carico intermodali**

## RELAZIONE

### INTRODUZIONE

Il Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti fino al 2010<sup>35</sup> ha annunciato la presente proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che è basata sugli articoli 71 e 80 del trattato.

La Comunità deve proporre una soluzione sostenibile ai problemi di trasporto per attenuare la congestione delle infrastrutture, in particolare stradali, donde l'utilità di rendere l'intermodalità più interessante per gli utenti dei trasporti.

Oggi i trasportatori utilizzano diversi metodi di trasporto multimodale:

- carico di conducenti e del loro automezzo su treni appositamente attrezzati o trasbordatori (trasporto accompagnato);
- carico di semirimorchi appositamente progettati su treni con carri speciali;
- trasbordo di contenitori<sup>36</sup> o casse mobili<sup>37</sup> da un modo ad un altro.

La presente proposta tratta soltanto l'ultimo caso. La diversità attuale delle UCI<sup>38</sup>, soprattutto degli elementi per la movimentazione e il fissaggio, ostacola l'efficacia delle operazioni di trasbordo. Bisogna infatti esaminare ogni UCI per determinare il tipo di movimentazione e regolare o modificare i relativi impianti. Lo stesso dicasi per il fissaggio sui veicoli o navi che devono trasportarli. I trasbordi, resi complessi e lenti, inducono costi inutili. È quindi necessario normalizzare gli elementi di movimentazione e di fissaggio delle UCI.

La sicurezza è una priorità. Le nuove UCI dovranno essere dotate di dispositivi di allarme in caso di apertura dell'UCI, per limitare i rischi di introduzione di materiali non dichiarati e di intrusione di clandestini.

Per garantire la sicurezza e ridurre al minimo i rischi per le persone e le merci, tutte le UCI utilizzate in Europa saranno soggette ad un obbligo di manutenzione e sottoposte a controlli periodici. La CSC<sup>39</sup> adottata a livello internazionale prevede obblighi di manutenzione e ispezione periodica dei contenitori utilizzati nel traffico internazionale. I procedimenti che attuano queste misure dovranno essere uniformi.

L'Europa ha bisogno di un'unità di carico intermodale ottimale, la UECI<sup>40</sup>, che combini i vantaggi del contenitore (solidità e possibilità di sovrapposizione) e della cassa mobile, in particolare la sua maggiore capacità. Tale UECI sarà utilizzabile in quattro modi di trasporto (strada, rotaia, trasporto marittimo e vie navigabili) e il trasbordo tra questi vari modi sarà

---

<sup>35</sup> COM(2001) 370 del 12.9.2001.

<sup>36</sup> Contenitore: unità concepita per il trasporto di merci, sufficientemente solida per un impiego ripetuto, impilabile e dotata di elementi che permettono il trasbordo tra modi.

<sup>37</sup> Cassa mobile: unità concepita per il trasporto di merci, adeguata in modo ottimale alle dimensioni dei veicoli stradali (differenza fondamentale con i contenitori) e fornita di elementi di aggancio che permettono il trasbordo tra modi, di solito ferrovia/strada.

<sup>38</sup> UCI: unità di carico intermodale (anche denominata UTI - Unità di Trasporto Intermodale), cioè contenitore o cassa mobile.

<sup>39</sup> CSC: Convenzione sulla sicurezza dei contenitori, adottata il 2.12.1972, entrata in vigore il 6.9.1977 e modificata negli anni 1981, 1983, 1991 e 1993; è possibile consultarne il testo sul sito Internet dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>40</sup> UECI: unità europea di carico intermodale.

semplificato. Per assicurare la massima intermodalità, l'UECI deve poter essere impilata, manipolata dall'alto e idonea ad un trasporto via mare. Deve offrire lo spazio massimo per il trasporto di palette ISO<sup>41</sup> e permettere un carico e uno scarico rapidi, per ridurre i costi indotti e le perdite di tempo. Tale UECI può consistere in una cassa polivalente per merci secche che permettono il carico frontale di due palette. La larghezza interna utile deve quindi essere di almeno 2 x 1 200 mm, più il margine di manovra necessario, da determinare. La larghezza esterna dovrà essere la minore possibile, idealmente 2 500 mm per tenere conto delle rotaie di guida esistenti su alcune navi. In ogni caso, le UECI devono potere essere trasportate su strada e devono quindi rispettare le disposizioni della direttiva 96/53/CE<sup>42</sup>. Le UCI che rispondono a tali requisiti sono molto poche.

In definitiva, la proposta di direttiva prevede requisiti essenziali in materia di sicurezza tecnica e personale, interoperabilità, movimentazione, fissaggio, solidità, codificazione e identificazione delle unità, sulla cui base la Commissione chiederà agli organismi europei di normalizzazione di definire alcune norme armonizzate con cui elaborare parametri utili per conformarsi ai requisiti essenziali. Un comitato regolamentare, costituito dai rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, fisserà i requisiti specifici di interoperabilità applicabili alle caratteristiche delle unità di carico intermodali necessari per assicurare la loro utilizzazione in vari modi di trasporto. Le procedure di controllo periodico delle UCI dovranno essere in grado di garantire che esse rispondono sempre ai requisiti citati. Il sistema previsto mira a:

- garantire un livello di manutenzione soddisfacente di tutte le UCI utilizzate in Europa, indipendentemente dalla data della loro messa in servizio;
- facilitare le operazioni di trasbordo tra modi, armonizzando alcune caratteristiche degli elementi di movimentazione e di fissaggio delle UCI. La direttiva rende obbligatorio il rispetto dei requisiti in materia per tutte le UCI messe in servizio a partire da 24 mesi dal termine previsto per il suo recepimento da parte degli Stati membri;
- dotare le nuove UCI dei migliori dispositivi anti-intrusione disponibili, secondo l'evoluzione della tecnica;
- definire la UECI che combina i vantaggi del contenitore e della cassa mobile e che rispetta i requisiti, le procedure di valutazione di conformità e di controllo periodico applicabili a qualsiasi nuova UCI. La direttiva non rende il suo uso obbligatorio.

Un termine di tre anni a partire dall'accettazione del mandato che sarà trasmesso dalla Commissione europea agli organismi europei di normalizzazione sembra sufficiente per elaborare quasi tutte le norme armonizzate.

Per fissare i requisiti specifici di interoperabilità, appare sufficiente un termine di due anni a partire dall'avvio dei lavori del comitato regolamentare previsto dalla direttiva.

Le prescrizioni relative ai dispositivi anti-intrusione sono, per natura, evolutive.

---

<sup>41</sup> Paletta (pallet): piattaforma, generalmente in legno, che permette una movimentazione facile delle merci. Le dimensioni standard più utilizzate in Europa sono: 800 x 1 200 mm e 1 000 x 1 200 mm (ISO 6780).

<sup>42</sup> Direttiva 96/53/CE del Consiglio che fissa, per alcuni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati in traffico internazionale.

## 5. IL PROBLEMA: DIVERSITÀ DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE

1. Per diventare interessante, il trasporto multimodale deve essere pratico, soddisfare le necessità dei clienti e offrire almeno gli stessi vantaggi del trasporto esclusivamente stradale. La complementarità dei vari modi deve essere rafforzata combinandone i vantaggi nelle catene di approvvigionamento porta a porta. I trasbordi tra modi devono svolgersi senza soluzione di continuità e offrire un livello elevato di interoperabilità. La diversità delle UCI rende i trasbordi complessi.
2. I contenitori utilizzati di solito in Europa (20 e 40 piedi) sono conformi alle norme dell'Organizzazione internazionale di normalizzazione (*International Standard Organization* - ISO). Esistono altri contenitori con caratteristiche tecniche diverse (larghezza, altezza, costruzione, ecc.), in genere utilizzabili nei quattro modi di trasporto. Sono generalmente impilabili e possono essere sollevati per mezzo di gru, ma generalmente non offrono una capacità di carico ottimale per le palette ISO<sup>43</sup> o non possono sfruttare pienamente le dimensioni massime disponibili nei trasporti terrestri. Per questo motivo sono molto poco utilizzati nei trasporti stradali e ferroviari in Europa.
3. Le casse mobili sono concepite principalmente per trasbordi strada-rotai. Consentono un buono sfruttamento delle capacità nel caso dei veicoli stradali e ferroviari, ma non offrono soluzioni economiche per il trasporto marittimo o per vie navigabili. Di solito non sono impilabili a causa della scarsa resistenza delle pareti, non sono idonee ad un trasporto via mare e non possono essere sollevate tramite gru. Presentano dimensioni e caratteristiche diverse. Il CEN ha elaborato varie norme europee per le casse mobili.
4. La diversità di progettazione, dimensioni e caratteristiche tecniche, complica l'intermodalità e la priva dell'interoperabilità che le UCI dovrebbero permettere. La movimentazione è rallentata dal fatto che ogni cassa deve essere identificata separatamente, per poter scegliere la tecnica adeguata. L'attrezzatura di sollevamento spesso deve essere regolata appositamente o modificata, aggiungendo così ulteriori costi inutili nella catena di trasporto. Le casse mobili sono utilizzate soltanto per trasporti stradali o ferroviari (in alcuni casi per trasporti Ro-Ro<sup>44</sup> a corto raggio), mentre i contenitori sono utilizzati soprattutto per il trasporto marittimo o per via navigabile. Questa situazione frena gli investimenti nelle UCI. Il sistema di trasporto non viene pienamente sfruttato e non si può garantire un'intermodalità senza soluzione di continuità.

## 6. IL METODO: ARMONIZZAZIONE E NORMALIZZAZIONE

5. I problemi da risolvere sono tre:
  - la complessità delle operazioni di movimentazione e la mancanza di interoperabilità,
  - la mancanza di UCI ottimali utilizzabili in tutti i modi di trasporto,

---

<sup>43</sup> La normalizzazione delle palette ha condotto ad una certa armonizzazione delle dimensioni e dell'imballaggio delle merci oggetto di scambi internazionali per sfruttare al massimo queste dimensioni.

<sup>44</sup> Il termine "Ro-Ro" (*Roll-on-Roll-off*) significa che un'unità marittima permette l'imbarco o lo sbarco di merci trasbordate da veicoli stradali o ferroviari.

- la necessità di prevedere un sistema rafforzato uniforme delle caratteristiche delle unità in questione in materia di sicurezza tecnica e personale.

6. Tali problemi possono essere risolti armonizzando alcune caratteristiche delle nuove UCI per renderle più sicure e per permettere una movimentazione più uniforme, assicurando inoltre una migliore interoperabilità. La definizione delle caratteristiche e delle prestazioni di un nuovo tipo di UCI, l'UECI, permetterà di creare un'unità che combini i vantaggi dei contenitori e delle casse mobili e che rispetti inoltre le prescrizioni e i requisiti applicabili alle nuove UCI. La Commissione affiderà agli organismi europei di normalizzazione il compito di elaborare le norme armonizzate e, con la partecipazione degli Stati membri, adotterà i requisiti specifici di interoperabilità che diverranno obbligatori dopo la loro adozione.

### **6.1. Caratteristiche di interoperabilità armonizzate delle UCI**

7. Le UCI presentano caratteristiche diverse. Alcune devono essere manipolate dal basso (ad esempio tramite un carrello elevatore a forca), altre dall'alto (ad esempio per mezzo di una gru). Hanno punti di fissazione diversi e anche la loro robustezza è variabile. Questi problemi possono essere risolti introducendo caratteristiche comuni armonizzate per normalizzare la movimentazione, facilitare lo stoccaggio e ottimizzare la fissazione sulle unità di trasporto.

8. L'armonizzazione della posizione e della progettazione delle parti d'angolo, delle aperture di movimentazione per imbracatura e passaggi di forca, contribuirebbe a garantire la movimentazione uniforme delle unità. Alcuni esperti ritengono che tale uniformità dimezzerebbe, in media, la durata dei trasbordi. L'armonizzazione delle caratteristiche dei supporti intermedi, come i piedi di appoggio, faciliterebbe lo stoccaggio tra le operazioni di trasporto. Una definizione comune delle zone sufficientemente resistenti per sopportare la massa dell'UCI durante il trasporto (zone di trasferimento di carico) diminuirebbe i rischi di danni e ne faciliterebbe l'uso. Inoltre, il fissaggio efficace e sicuro dei carichi sui veicoli stradali, i vagoni e le navi, potrebbe essere facilitato da interfacce armonizzate con i dispositivi di fissaggio dei carichi.

9. La definizione, la progettazione e la posizione precisa di queste caratteristiche armonizzate variano secondo le UCI, in funzione, ad esempio, della loro lunghezza e configurazione (resistenza delle pareti). La presente direttiva prevede requisiti essenziali obbligatori sulla cui base la Commissione chiederà agli organismi europei di normalizzazione di definire, per classe e categoria di UCI, alcune norme armonizzate a cui i produttori potranno attenersi, con il vantaggio che in tal caso i loro prodotti saranno presunti conformi ai requisiti essenziali. Con la procedura del comitato regolamentare saranno stabiliti alcuni requisiti specifici d'interoperabilità obbligatori.

10. Le UCI armonizzate avranno una marcatura CE che attesterà la loro conformità ai requisiti applicabili e un simbolo supplementare specifico che ne faciliterà l'identificazione nelle operazioni di movimentazione.

11. Sussisterà però una certa diversità per i due motivi seguenti:

- da un punto di vista economico, non si può esigere che le UCI esistenti siano modificate o rese conformi alle caratteristiche armonizzate. Di conseguenza, finché queste UCI saranno in circolazione, permarrà una certa diversità. Le

vecchie UCI tuttavia scompariranno gradualmente dal mercato (cinque anni in media per le casse mobili meno solide e dieci-quindici anni per i contenitori più resistenti);

- non si può neppure esigere che tutte le UCI siano solide come un contenitore ISO impilabile. Continueranno ad esistere sul mercato contenitori e casse mobili "fragili", poiché la loro fabbricazione è meno cara e possono servire a un certo numero di utilizzi (ad esempio, quando non è possibile il trasporto via mare).

## **6.2. Unità europea di carico intermodale (UECI) normalizzata**

12. Una UECI deve combinare i vantaggi dei contenitori (possibilità di impilazione e sollevamento dall'alto, idoneità al trasporto via mare) e quelli delle casse mobili, in particolare la loro larghezza superiore. Per garantire la massima intermodalità, una UECI deve essere utilizzabile su tutti i modi di trasporto ed essere facile da trasbordare. Una UECI dovrebbe essere una cassa polivalente per merci secche apribile dalla parete di estremità, la parete laterale o il tetto.
13. Poiché non esiste attualmente un numero sufficiente di queste UCI, la presente direttiva prevede requisiti essenziali e particolari d'interoperabilità a tal fine. Su richiesta della Commissione, gli organismi europei di normalizzazione elaboreranno alcune norme armonizzate sulla base dei requisiti essenziali. Molto è stato già fatto in questo senso, sia in sede CEN che nel settore della RST<sup>45</sup>. La presente proposta si fonda interamente sui lavori svolti dal CEN e sulla ricerca UTI-NORM<sup>46</sup>. Questi lavori possono costituire la base delle norme armonizzate e dei requisiti specifici d'interoperabilità per le UECI di dimensioni interne:
  - lunghezza: due diverse versioni. La versione lunga dovrà permettere, nel senso della lunghezza dell'UECI, il carico di 11 unità di 1,2 m con i margini di manovra eventualmente necessari. La versione corta dovrà permettere il carico di sei di queste unità, nelle stesse condizioni. La prima risulta ottimale per le palette ISO e la lunghezza massima autorizzata nei trasporti stradali. La seconda versione si

---

<sup>45</sup> RST: ricerca e sviluppo tecnologico.

<sup>46</sup> La ricerca UTI-NORM, interamente finanziata dalla Commissione per un importo di 179 000 € (riferimento JC-98-RS.5039) ha tracciato un quadro della situazione indicando le necessità future in materia di normalizzazione di UCI. È stata svolta dall'Ufficio internazionale dei contenitori e del trasporto intermodale (*Bureau international des containers - BIC*), dall'Unione internazionale delle società di trasporto combinato strada-rotai ( *Union Internationale des sociétés de transport combiné rail-route - UIRR*), da un consulente tedesco (*Hannoversche Consulting für Verkehrswesen, Transporttechnik und elektronische Datenverarbeitung*) e da un'impresa britannica (*Three Quays Marine Services Ltd*).

La conclusione è che un contenitore o una cassa mobile impilabile di 2 550 x 2 900 x 13 600 mm costituirebbero un compromesso ottimale per l'Europa. Questa unità di carico sfrutterebbe al massimo le dimensioni e la capacità massime autorizzate per il trasporto stradale durante la prima e l'ultima tappa di un trasporto intermodale. L'unità di carico più corta prevista per i trasporti ferroviari (2 550 x 2 900 x 7 450 mm) offrirebbe anch'essa dei vantaggi: utilizzo in tutti i modi di trasporto di superficie, miglioramento delle condizioni economiche del trasporto via acqua pur garantendo una compatibilità totale con le casse mobili per il trasporto strada/rotai, capacità di impilazione, larghezza corrispondente a quella delle palette, modi di carico e scarico semplificati, sfruttamento ottimale delle dimensioni stradali ammissibili, costo ridotti di fabbricazione, vantaggi economici complessivi grazie alla riduzione della grande varietà di forme e dimensioni attuali, compatibilità con le macchine di sollevamento più frequenti, compatibilità con la convenzione sulla sicurezza dei contenitori. Pur riconoscendo i problemi che questo nuovo tipo di unità rischia di porre, in particolare sulle navi e le chiatte a struttura cellulare e per alcuni collegamenti ferroviari, lo studio considera che i vantaggi sono superiori agli sugli inconvenienti.

presta al massimo trasportabile per paia tramite autotreni senza dover ricorrere a veicoli speciali (come traini corti). Le due versioni possono essere trasportate anche per ferrovia, via mare e vie navigabili;

- larghezza: deve permettere il carico di tre palette fianco a fianco, ossia 3 volte 800 mm o due palette nel senso della loro lunghezza, o 2 volte 1 200 mm, più il margine di manovra necessario, senza superare 2 550 mm, larghezza massima autorizzata nei trasporti stradali;
- altezza: l'altezza scelta è di 2 670 mm, poiché le casse mobili hanno generalmente un'altezza di 2 670 mm<sup>47</sup>. È superiore alle altezze normalizzate dei contenitori ISO 668 e 650 della serie 1 (2 438 mm e 2 591 mm) e offre più spazio. Inoltre, tale unità può essere utilizzata sulle grandi linee ferroviarie con vagoni di altezza standard.

14. Qualsiasi iniziativa di normalizzazione comporta vincoli e limitazioni. I problemi che le dimensioni dell'UECI potrebbero porre sono i seguenti:

- Lunghezza:
  - sulle navi e le chiatte a struttura cellulare bisognerebbe adattare le guide ad una nuova lunghezza, con conseguenti costi indotti marginali. In alcuni casi, quando le navi sono concepite per alcune lunghezze di contenitore, i requisiti strutturali potrebbero tradursi in un minore sfruttamento dello spazio di carico;
  - la UECI lunga non permetterebbe di sfruttare pienamente la capacità degli attuali carri ferroviari standard.
- Larghezza:
  - una larghezza esterna di più di 2 500 mm potrebbe creare problemi, ad esempio su alcune navi a struttura cellulare, con celle di larghezza limitata a 2 500 mm, cosa che richiederebbe un adattamento delle guide. Ci potrebbe essere una perdita di spazio di carico su alcune unità di navigazione interna, in particolare quelle previste per imbarcare quattro contenitori ISO fianco a fianco senza margine. Tuttavia, alcune navi accettano già contenitori non ISO larghi 8 piedi 6 pollici (circa 2,59 m).
- Altezza:
  - la sagoma limite dei vagoni nel Regno Unito non permette di superare 2 540 mm di altezza per la UCI.

15. Tuttavia l'importanza di questi eventuali problemi va relativizzata. Infatti per le ferrovie, le UECI corte permetterebbero un migliore sfruttamento della capacità dei vagoni. Nel Regno Unito numerose linee importanti collegate al tunnel sotto la Manica hanno una sagoma limite che permette un'altezza di 2 670 mm per le UCI, con un pianale ribassato dei carri a 1 045 mm. Nel trasporto fluviale o marittimo, l'adeguamento delle guide è già stato praticato alcune volte.

16. L'argomentazione principale resta la possibilità di sfruttare meglio le capacità delle UECI rispetto ai contenitori ISO per trasportare palette standardizzate. Le migliori prestazioni dell'UECI si possono riassumere come segue:

---

<sup>47</sup> Cfr. COST 339 - piccoli contenitori, punto 5.2.4 della relazione finale, 2001.

- un tasso di carico in euro-palette fino al 32% più elevato del contenitore ISO 40 piedi per la UECI lunga;
  - un tasso di carico in euro-palette fino al 63% più elevato del contenitore ISO 20 piedi per la UECI corta.
17. L'allegato alla presente relazione contiene una tabella comparativa e schemi che mostrano l'uso della superficie disponibile negli otto casi citati.
  18. Basandosi su dati disponibili, la Commissione valuta quasi al 25%<sup>48</sup> la diminuzione del numero di veicoli stradali necessari per trasportare la stessa quantità di merci nell'ipotesi in cui tutte le UCI, utilizzate a pieno carico, fossero sostituite da UECI utilizzate a pieno carico.
  19. Per poter interessare la navigazione marittima a corto raggio e la navigazione interna, la UECI deve essere impilabile. I trasbordatori stradali possono sfruttare più razionalmente la loro capacità se almeno due unità possono essere trasportate sovrapposte. Le navi Lo-Lo<sup>49</sup> consentono una sovrapposizione maggiore (fino a 6 unità a pieno carico nella stiva). Inoltre per lo stoccaggio intermedio nei terminali e nei porti, la possibilità di impilare le UECI offre netti vantaggi economici per l'uso dello spazio disponibile. Come mostra il progetto di norma prEN 13853, una UECI corta può presentare una capacità di sovrapposizione che corrisponde a quella del contenitore ISO di 20 piedi. Per le UECI lunghe occorrerà trovare un compromesso accettabile tra capacità di sovrapposizione e tara. I requisiti essenziali dell'allegato II prevedono pertanto una sovrapposizione su quattro livelli di UECI a pieno carico, idonea ad affrontare un viaggio in mare.
  20. A condizioni di produzione comparabili, le UECI potrebbero risultare più costose dei contenitori (a causa della maggiore superficie disponibile) e delle casse mobili, per il rafforzamento probabilmente necessario delle pareti per poterle impilare. Tuttavia, la maggiore capacità delle UECI rispetto ai contenitori dovrebbe in gran parte controbilanciare i sovraccosti. Rispetto alle casse mobili, il vantaggio delle UECI risiede nella diminuzione dei costi di stoccaggio o dei costi di trasporto quando la sagoma limite consente la sovrapposizione durante il trasporto.
  21. Tuttavia, il costo di una UECI dipenderà dal numero di unità prodotte, quindi dal successo di quest'iniziativa. La diversità delle casse mobili ne impedisce la produzione in grandi serie, quindi l'economia di scala realizzabile dovrebbe compensare il sovraccosto legato al rafforzamento delle pareti.
  22. I requisiti essenziali dell'allegato II enumerano le caratteristiche e le prestazioni che devono contraddistinguere una UECI, la quale, chiaramente, deve anche essere conforme ai criteri armonizzati dell'allegato I, applicabili a tutte le nuove UCI.
  23. La UECI porterà una marcatura CE per indicare la sua conformità ai requisiti e una marcatura specifica per permettere una facile identificazione. Questa marcatura è applicata soltanto sulla base delle procedure e delle disposizioni previste all'articolo 8 e agli allegati IV e VII della presente direttiva.

---

<sup>48</sup> Cfr. i calcoli e ipotesi nell'allegato alla motivazione.

<sup>49</sup> "Lift on lift off", cioè le unità di carico intermodali sono caricate e scaricate da macchine di sollevamento.

24. L'uso dell'UECI non diventerà obbligatorio. Spetterà ai professionisti europei scoprirne i vantaggi.

La storia dei contenitori ISO lascia pensare che la UECI possa rivoluzionare, a termine, la configurazione europea della logistica e dei trasporti. Le dimensioni adottate nel 1964, per la serie I (sola serie esistente e ancora in vigore) non tenevano conto dei lavori di normalizzazione del 1947 delle unità di carico (le palette), che hanno adottato due moduli: 800 mm x 1 200 mm e 1 000 mm x 1 200 mm. Questi lavori avevano anche previsto la possibilità di adottare, non appena consentito dalle dimensioni interne dei nuovi contenitori, un modulo di 1 200 mm x 1 200 mm. Queste tre dimensioni di palette derivano dall'adozione del modulo di imballaggio di base (400 mm x 600 mm) che ha avuto ripercussioni sulle dimensioni dei mobili e soprattutto degli elettrodomestici.

25. Le lunghezze nominali adottate hanno messo fuori norma le unità che costituivano la maggior parte della flotta mondiale dell'epoca e i cui proprietari erano imprese degli Stati Uniti. A titolo di esempio, SEA LAND disponeva ancora, nel 1978, di un parco di contenitori di 35 piedi pari a 55 000 TEU<sup>50</sup>.
26. Malgrado questi due handicap, la flotta mondiale dei contenitori è passata da 0,5 a 14,3 milioni di TEU, tra metà 1970 e metà 2000. Negli ultimi cinque anni, il tasso di crescita annuale a medio termine è del 9%. Il successo della norma ISO è soprattutto dovuto agli sforzi di promozione e agli investimenti realizzati dagli armatori e dalle società di noleggio. La normalizzazione offriva un quadro globale e stabile, che facilitava le decisioni di investimento.

### **6.3. Sicurezza tecnica e personale delle UCI**

27. La sicurezza dei trasporti e del materiale è uno dei principali obiettivi della politica comunitaria nel settore dei trasporti. Le UCI utilizzate in Europa devono quindi rispondere a rigorosi requisiti di sicurezza. Per evitare ogni rischio, dovranno essere sottoposte a corretta manutenzione e a controlli periodici.
28. Nel 1979<sup>51</sup> il Consiglio ha raccomandato che gli Stati membri ratifichino la Convenzione internazionale delle Nazioni Unite sulla sicurezza dei contenitori (CSC), adottata il 2 dicembre 1972 a Ginevra. La Convenzione iniziale è stata ratificata dalla maggior parte degli Stati membri, ma le ultime modifiche del 1993 non sono entrate in vigore.
29. Questa Convenzione costituisce uno strumento internazionale che mira a mantenere un livello elevato di sicurezza per la vita umana durante le operazioni di trasporto e movimentazione dei contenitori, prevedendo procedure di prova generalmente accettabili e correlati requisiti di resistenza. Facilita anche il trasporto internazionale di contenitori prescrivendo norme di sicurezza internazionali uniformi, ugualmente applicabili a tutti i modi di trasporto.
30. La presente direttiva contiene disposizioni in materia di manutenzione e controlli periodici, sia per i trasporti internazionali che per i trasporti nazionali. Tali requisiti

---

<sup>50</sup> TEU: equivalente venti piedi, unità di misura corrispondente ad un contenitore ISO di 20 piedi di lunghezza (6,10 m), usata per esprimere capacità o flussi di trasporto.

<sup>51</sup> Raccomandazione del Consiglio, del 15 maggio 1979, relativa alla ratifica della Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC), GU L 125 del 22.5.1979, pag. 18.

non contraddicono le disposizioni della CSC, che trattano lo stesso argomento, per evitare incompatibilità con gli obblighi internazionali degli Stati membri.

31. Non c'è nessuna ragione di escludere dall'obbligo di manutenzione e controllo periodico le UCI e le UECEI fabbricate prima dell'entrata in vigore della direttiva. Di conseguenza, questi obblighi concerneranno tutte le UCI in circolazione nella Comunità.
32. La direttiva non impone agli Stati membri di firmare o accettare la CSC, dato che essa incorpora i requisiti in materia di sicurezza e il quadro per i controlli periodici.
33. Oggi la sicurezza dei trasporti è diventata un elemento cruciale. Qualsiasi nuova UCI dovrà integrare i dispositivi di allarme in caso di intrusione, come ad esempio un sigillo elettronico, conformemente allo stato di avanzamento della tecnica.

#### **6.4. Procedure di valutazione della conformità delle UCI e controlli periodici**

34. La direttiva prevede procedure di valutazione della conformità delle UCI e delle UECEI nei confronti dei requisiti applicabili, conformemente alla decisione 93/465/CEE del Consiglio<sup>52</sup>. Le procedure di valutazione di conformità e di controllo periodico delle UCI seguiranno gli stessi principi.
35. La marcatura CE che attesta la conformità ai requisiti è applicata sulle UCI, conformemente alla decisione 93/465/CEE citata.
36. I moduli di valutazione (allegato IV) e di controllo periodico (allegato V) tengono conto degli obblighi internazionali degli Stati membri, in particolare di quelli derivanti dalla CSC. Essi tengono conto inoltre del fatto che la conformità delle UCI è legata in maniera prioritaria al loro settore d'impiego, con la finalità principale di assicurare e garantire l'interoperabilità nei trasporti, e non solo la libera circolazione sul mercato comunitario.

### **7. CONTENUTO DELLA PROPOSTA DI DIRETTIVA**

*Articolo 1:* l'articolo enuncia la fissazione di requisiti da rispettare, delle procedure di valutazione di conformità rispetto a tali requisiti e delle procedure di controllo periodico e prevede inoltre l'elaborazione di norme armonizzate.

*Articolo 2:* l'articolo definisce il campo di applicazione della direttiva, ovvero le UCI e le UECEI. Il trasporto aereo ne è escluso.

*Articolo 3:* l'articolo definisce alcuni termini usati nella direttiva.

*Articolo 4:* l'articolo prevede una valutazione di conformità ai requisiti fissati per le UCI e le UECEI, soffermandosi in particolare sulla marcatura CE e sulle procedure di valutazione della conformità.

---

<sup>52</sup> Decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica; GU L 220 del 30 agosto 1993.

*Articolo 5:* l'articolo prevede alcune disposizioni in materia di libera circolazione delle UCI e delle UECI, alcune restrizioni in merito e alcune clausole di salvaguardia.

*Articolo 6:* l'articolo impone agli Stati membri l'obbligo di adoperarsi affinché le UCI e le UECI non compromettano la salute e la sicurezza delle persone e, ove applicabile, degli animali domestici e delle cose, e prevede ugualmente il diritto di presentare, a fiere e manifestazioni simili, UCI o UECI non conformi alla direttiva, secondo modalità adeguate.

*Articolo 7:* l'articolo definisce le modalità relative all'obbligo di manutenzione e di controllo periodico.

*Articolo 8:* l'articolo disciplina la marcatura CE, le sue modalità di apposizione, l'obbligo di evitare che questa sia confusa con altri simboli e contiene disposizioni sui casi di marcatura indebitamente apposta. Esso prevede inoltre l'apposizione di un simbolo distinto per le UCI e le UECI, nonché di simboli specifici legati al controllo periodico.

*Articolo 9:* l'articolo disciplina il regime di applicazione dei requisiti essenziali, dei requisiti specifici di interoperabilità e delle norme armonizzate, compresa la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Esso prevede inoltre la revisione delle norme armonizzate e la procedura da seguire nei casi in cui esse non siano interamente conformi ai requisiti.

*Articoli 10:* l'articolo riguarda gli organismi notificati designati dagli Stati membri per svolgere le procedure di valutazione della conformità ai requisiti e di controllo periodico delle UCI e delle UECI.

*Articolo 11:* l'articolo prevede la procedura per la modifica degli allegati I e II della direttiva.

*Articolo 12:* Tenendo conto del carattere essenzialmente normativo delle competenze del comitato, questo articolo prevede un comitato regolamentare per l'attuazione della direttiva, conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, e ne stabilisce le competenze.

*Articolo 13:* l'articolo impone agli Stati membri l'obbligo di prevedere sanzioni in caso di inosservanza delle disposizioni della direttiva, come una marcatura indebitamente apposta o il fatto di non garantire un buono stato di manutenzione delle UCI. Queste sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

*Articolo 14:* l'articolo stabilisce il termine ultimo per il recepimento della direttiva da parte degli Stati membri e l'obbligo di informarne immediatamente la Commissione, fissando inoltre la data di applicazione della direttiva.

## Allegato alla relazione

### A - Calcoli per determinare le dimensioni UTILI delle UECI

#### **Ipotesi di calcolo**

- Le UECI devono offrire una larghezza interna che permette di mettere fianco a fianco sia due euro-palette nel senso della loro lunghezza (2 x 1,2 m), sia 3 euro-palette nel senso della loro larghezza (3 x 0,8 m), con un margine di manovra sufficiente.
- Si considererà, in prima approssimazione (questo aspetto dovrà essere precisato dal CEN), per le UECI caricate dalla parte posteriore, che le palette sono combacianti nel senso della lunghezza dell'UECI, per ridurre i rischi di instabilità del carico.
- La UECI lunga non dovrà superare 13,6 m di lunghezza esterna, la UECI corta non dovrà superare una lunghezza esterna di 7,82 m.
- La larghezza interna dei contenitori ISO, di 2,33 m, permette il carico di due file di palette, una nel senso della lunghezza, l'altra nel senso della larghezza.

#### **UECI lunghe**

##### Caso di 2 euro-palette (1,2 m x 0,8 m) poste frontalmente una all'altra

Una lunghezza esterna di 13,6 m equivale a 17 volte 0,8 m. Ma, considerato l'inevitabile spessore delle pareti, bisogna limitare a 16 il numero di palette per fila.

La lunghezza utile necessaria sarà quindi di 12,8 m, per trasportare 32 euro-palette.

##### Caso di 3 euro-palette (1,2 m x 0,8 m) poste frontalmente una all'altra

Una lunghezza esterna di 13,6 m equivale a 11,33 volte 1,2 m. Bisogna quindi limitare ad 11 il numero di palette per fila.

La lunghezza utile necessaria sarà quindi di 13,2 m, per trasportare 33 euro-palette.

##### Caso del Regno Unito (UK) (1,2 m x 1 m)

Soltanto 2 possono essere messe frontalmente una all'altra.

Una lunghezza utile di 13 m permetterebbe di trasportare 26 palette UK.

#### **Conclusione**

La lunghezza interna più interessante sarebbe quindi 13,2 m. In queste condizioni, 400 mm sarebbero disponibili per le pareti anteriore e posteriore. A priori, questo margine basta poiché i contenitori ISO lasciano soltanto 165 mm per tutte queste pareti.

#### **UECI corte**

##### Caso di 2 euro-palette (1,2 m x 0,8 m) poste frontalmente una all'altra

Una lunghezza esterna di 7,82 m equivale a 9,775 volte 0,8 m. Bisogna quindi limitare a 9 il numero di palette per fila.

La lunghezza utile necessaria sarà quindi di 7,2 m, per trasportare 18 euro-palette.

Caso di 3 euro-palette (1,2 m x 0,8 m) poste frontalmente una all'altra

Una lunghezza esterna di 7,82 m equivale a 6,52 volte 1,2 m. Bisogna quindi limitare a 6 il numero di palette per fila.

La lunghezza utile necessaria sarà quindi di 7,2 m, per trasportare 18 euro-palette.

Caso del Regno Unito (UK) (1,2 m x 1 m)

Soltanto 2 possono essere messe frontalmente una all'altra.

Una lunghezza utile di 7 m permetterebbe di trasportare 14 palette UK.

Conclusione

La lunghezza interna più interessante sarebbe quindi 7,2 m. In queste condizioni, 620 mm sarebbero disponibili per le pareti anteriore e posteriore. A priori, questo margine basta poiché i contenitori ISO lasciano soltanto 108 mm per queste pareti.

**Contenitori ISO 40 piedi: lunghezza interna 12 m**

Prima fila (dimensione maggiore nel senso della larghezza del contenitore): 15 euro-palette o 12 palette UK.

Seconda fila: 10 palette.

Totale: 25 euro-palette o 22 palette UK.

**Contenitori ISO 30 piedi: lunghezza interna 8,931 m**

Prima fila (dimensione maggiore nel senso della larghezza del contenitore): 11 euro-palette o 8 palette UK.

Seconda fila: 7 palette.

Totale: 19 euro-palette o 15 palette UK.

**Contenitori ISO 20 piedi: lunghezza interna 5,867 m**

Prima fila (dimensione maggiore nel senso della larghezza del contenitore): 7 euro-palette o 5 palette UK.

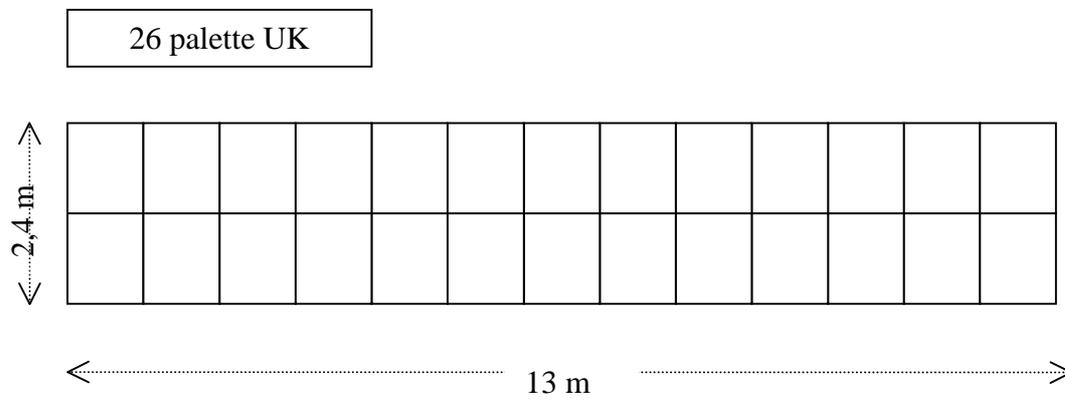
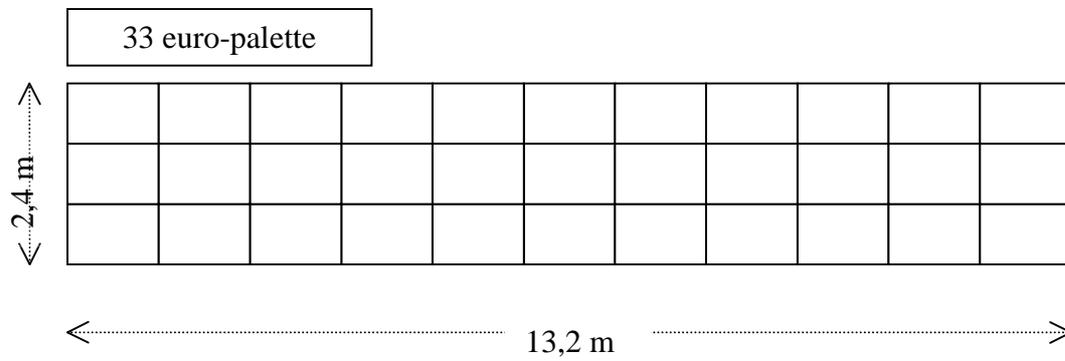
Seconda fila: 4 palette.

Totale: 11 euro-palette o 9 palette UK.

B - Schema che mostra l'uso delle capacità delle UECI e dei contenitori

**UECI lunga (lunghezza utile 13,2 m)**

Utilizzo della superficie interna

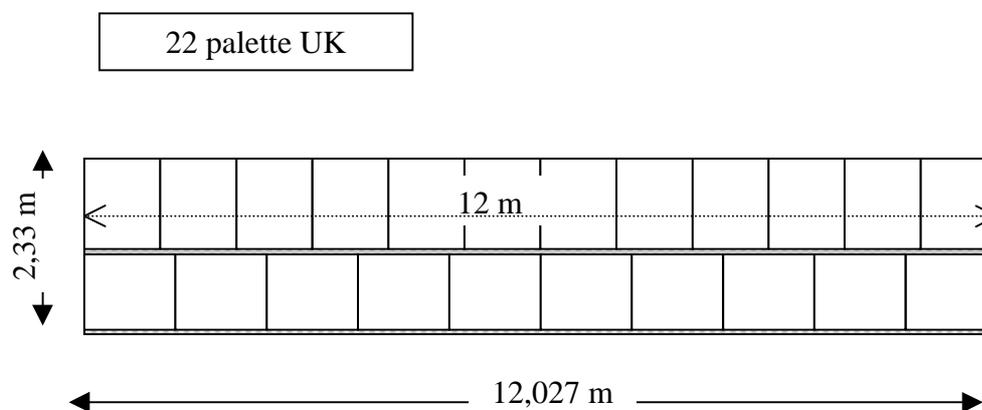
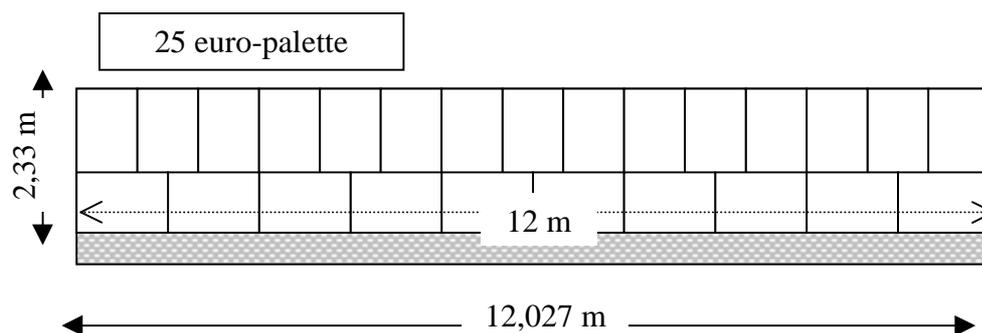


## ISO 40 piedi

Dimensioni del contenitore e delle palette

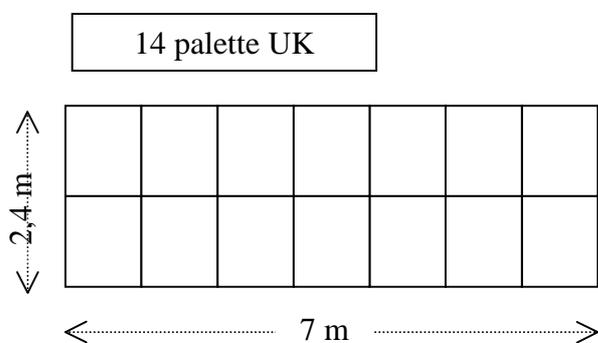
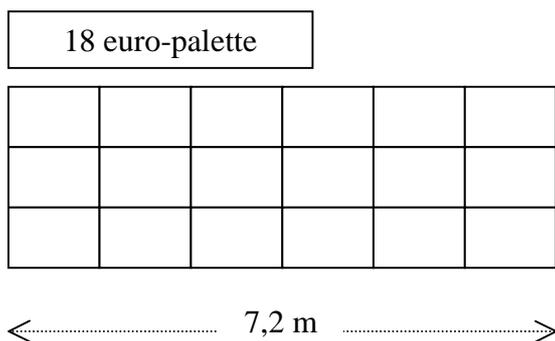
	Contenitore			Paletta	
	Interna	Esterna	Differenza	UE	UK
Lunghezza	12 027 mm	12 192 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Larghezza	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Utilizzo della superficie interna



## UECI corta (lunghezza utile 7,2 m)

Utilizzo della superficie interna



## ISO 20 piedi

Dimensioni del contenitore e delle palette

	Contenitore			Paletta	
	Interna	Esterna	Differenza	UE	UK
Lunghezza	5 893 mm	6 058 mm	165 mm	1 200 mm	1 200 mm
Larghezza	2 330 mm	2 438 mm	108 mm	800 mm	1 000 mm

Utilizzo della superficie interna

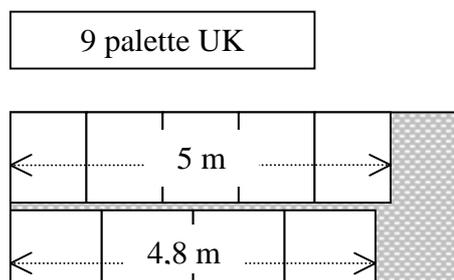
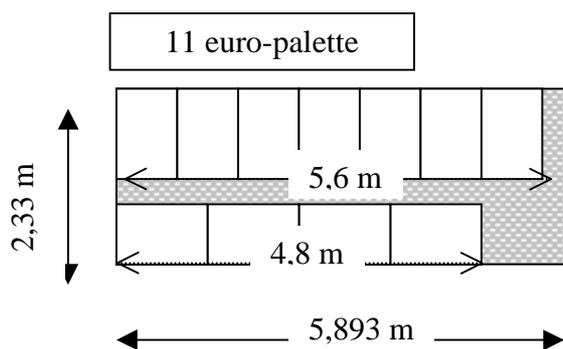


Tabella comparativa

	Euro-palette	Palette UK
UECI corta: lunghezza interna 7,2 m	18	14
CONTENITORI ISO 20 piedi	11	9
<i>DIFFERENZA UECI – ISO</i>	<i>7 (+ 63%)</i>	<i>5 (+ 55%)</i>
UECI corta: lunghezza interna 7,2 m	18	14
CONTENITORI ISO 30 piedi	19	15
<i>DIFFERENZA UECI – ISO</i>	<i>-1 (-6%)</i>	<i>-1 (-7%)</i>
UECI lunga: lunghezza interna 13,2 m	33	26
CONTENITORI ISO 40 piedi	25	22
<i>DIFFERENZA UECI – ISO</i>	<i>8 (+ 32%)</i>	<i>4 (+ 18%)</i>

C - Calcolo del guadagno in veicoli stradali (collegamento dei porti)

I dati utilizzati sono:

- La composizione della flotta mondiale di contenitori nel 1999 (fonte: AFNOR/H90B), che mostra la ripartizione della capacità TEU (*twenty-foot equivalent unit* - unità equivalente contenitore da 20 piedi di lunghezza) per tipo: 37,18% per i 20 piedi, 0,1% per i 30 piedi, 61,22% per i 40 piedi e 1,5% per i 45 piedi.
- La pubblicazione statistica della DG TREN (anni 2000 e 2001) che fornisce:
  - il traffico di contenitori per modo di collegamento terrestre dei porti, in TEU, nel 1996 (tabella 3.4.15), cioè circa 16 413 000 TEU;
  - il traffico stradale e il suo aumento tra il 1996 e il 1999.

Le ipotesi fatte sono le seguenti:

- L'aumento del traffico stradale di collegamento dei porti per i contenitori, tra il 1996 e il 1999, è uguale a quello del traffico stradale, in tonnellate chilometri, nel medesimo periodo. Si può quindi stimare a circa a 18,78 milioni di TEU la quantità smistata su strada e diretta ai porti nel 1999.
- La ripartizione della capacità per tipo di contenitore è simile, per il collegamento stradale dei porti europei, alla ripartizione mondiale.

- Tutte le UCI sono caricate al massimo della loro capacità, mediante euro-palette o palette UK, senza confondere i due tipi.
- I contenitori di 20 e di 30 piedi sono sostituiti da UECI corte, i contenitori di 40 e di 45 piedi da UECI lunghe.

Calcoli del traffico stradale dei contenitori ai porti, nel 1999.

Contenitori				Permettono il trasporto di	
Tipo	% Capacità	TEU	Unità	Euro-palette (1 200 x 800)	Palette UK (1 200 x 1 000)
20 piedi	37,18%	6 982 404	6 982 404	76 806 444	62 841 636
30 piedi	0,10%	18 780	12 520	237 880	187 800
40 piedi	61,22%	11 497 116	5 748 558	143 713 950	126 468 276
45 piedi	1,5%	281 700	125 200	4 131 600	3 255 200
<b>Totali</b>	<b>100%</b>	<b>18 780 000</b>	<b>12 868 682</b>	<b>224 889 874</b>	<b>192 752 912</b>

Tenuto conto della capacità teorica in palette delle UECI, si può determinare il numero di UECI di ogni tipo necessario per trasportare le palette, distinguendo i tipi di contenitori. I risultati sono diversi a seconda che si trasportino euro-palette o palette UK. Per prudenza, si prenderà in considerazione il caso più sfavorevole, ossia il maggiore dei due numeri di UECI derivati dai calcoli.

Tipi		Numero di UECI necessarie per trasportare la stessa quantità di			
Contenitori	UECI	Euro-palette	Palette UK	Massimo	Guadagno
20 piedi	corta	4 267 025	4 488 688	4 488 688	2 493 716
30 piedi	corta	13 216	13 414	13 414	- 894
40 piedi	lunga	4 354 968	4 484 164	4 484 164	884 394
45 piedi	lunga	125 200	125 200	125 200	0
<b>Totali</b>		<b>8 760 408</b>	<b>9 491 467</b>	<b>9 491 467</b>	<b>3 377 215</b>

Il numero di unità di carico intermodali necessarie passerebbe quindi da 12 868 682 a 9 491 467, cioè una riduzione di 3 377 215. Questa riduzione di circa il 26% del numero di unità di carico intermodali condurrebbe allo stesso tasso di riduzione del numero di veicoli stradali necessari per lo stesso numero di tonnellate chilometri trasportate. Infatti, è probabile che la composizione degli autotreni non varierebbe significativamente.

L'ultima ipotesi fatta è che questo guadagno, stimato unicamente per il collegamento stradale dei porti, si verificherebbe anche per tutti gli altri trasporti stradali di merci.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**concernente le unità di carico intermodali**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1 e l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>53</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo (CESE)<sup>54</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>55</sup>,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>56</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La Comunità attua una politica volta ad incoraggiare il trasporto sostenibile, come le operazioni di trasporto multimodale dove intervengono i modi stradali, ferroviari, fluviali e il trasporto marittimo a corto raggio. Nel quadro della politica comune dei trasporti, si devono adottare misure supplementari per garantire la sicurezza dei trasporti.
- (2) I contenitori in genere sono conformi alle norme adottate dall'Organizzazione internazionale di normalizzazione, ma non offrono uno spazio sufficiente per un carico ottimale delle palette o per sfruttare al meglio le dimensioni massime autorizzate nel trasporto terrestre.
- (3) Le casse mobili di solito sono utilizzate nel trasporto stradale o ferroviario ma non sono adatte alle operazioni di trasporto intermodale che comprendono un tragitto via acqua a causa delle loro caratteristiche di costruzione.
- (4) Le unità di carico intermodali devono presentare le caratteristiche di interoperabilità necessarie per le operazioni di trasbordo delle merci da un modo all'altro. A causa del numero e della diversità delle unità esistenti, l'armonizzazione delle caratteristiche di interoperabilità concerne soltanto le nuove unità.

---

<sup>53</sup> GU C (...) del (...), pag. (...).

<sup>54</sup> GU C (...) del (...), pag. (...).

<sup>55</sup> GU C (...) del (...), pag. (...).

<sup>56</sup> GU C (...) del (...), pag. (...).

- (5) La direttiva definisce una nuova unità, l'unità europea di carico intermodale, che non solo dovrà offrire uno spazio di carico ottimale in relazione alle dimensioni imposte dalla normativa comunitaria vigente, ma presentare anche le caratteristiche armonizzate di interoperabilità necessarie per tutte le nuove unità di carico intermodali.
- (6) Obiettivi dell'azione prevista sono raggiungere lo stesso grado di armonizzazione delle unità di carico intermodali, delle procedure di valutazione e di controllo periodico e arrivare alla realizzazione dell'unità europea di carico intermodale. Dal momento che tali obiettivi non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità enunciato dall'articolo citato, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi.
- (7) Per ragioni legate alla specificità del trasporto aereo di merci, la presente direttiva non riguarda tale modo di trasporto.
- (8) Il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne, nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci. Le regole che mirano a realizzare la libera circolazione, senza ostacoli agli scambi, trovano il loro fondamento nella risoluzione del Consiglio, del 7 maggio 1985<sup>57</sup>, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione. La presente direttiva fa riferimento a tali principi.
- (9) Secondo la decisione 93/465/CEE<sup>58</sup>, gli Stati membri sono tenuti ad autorizzare la libera circolazione sul loro territorio, l'immissione sul mercato, l'uso per qualsiasi operazione di trasporto o l'uso conformemente alla loro destinazione delle unità di carico intermodali munite del marchio di conformità CE e i simboli previsti dalla presente direttiva, che segnalano che il controllo periodico è stato effettuato, senza esigere una valutazione supplementare per ragioni legate all'applicazione della presente direttiva o, per l'unità di carico intermodale europea, alla conformità ad altri requisiti tecnici.
- (10) Uno Stato membro deve poter prendere, informandone la Commissione, misure per limitare o vietare l'immissione sul mercato e l'uso di unità di carico intermodali, in particolare quando queste presentano un rischio particolare per la sicurezza delle persone e, ove applicabile, degli animali domestici o delle cose. La procedura deve essere motivata e trasparente.
- (11) Uno Stato membro deve poter prendere, informandone la Commissione, misure per limitare o vietare l'immissione sul mercato e l'uso di unità di carico intermodali, in particolare quando queste, pur essendo munite di marcatura CE, del simbolo relativo

---

<sup>57</sup> Risoluzione del Consiglio, del 7 maggio 1985, relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione - GU C 136 del 4.6.1985, pagg. 1-9

<sup>58</sup> Decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica, GU L 220 del 30.8.1993, pagg. 23-39.

alla loro rivalutazione e del simbolo relativo al controllo periodico, risultano non conformi. La procedura deve essere motivata e trasparente.

- (12) Nel quadro dei principi previsti dalla risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985, gli allegati I e II della presente direttiva prevedono alcuni requisiti essenziali in materia di sicurezza tecnica e personale, movimentazione, fissaggio, stabilità, identificazione, necessari per le unità di carico intermodali e per le unità europee di carico intermodali. I requisiti saranno completati da alcuni requisiti specifici indispensabili per assicurare l'interoperabilità. Le unità di carico intermodali devono rispondere a tutti i requisiti citati.
- (13) Alla luce degli obiettivi della presente direttiva e al fine di facilitare la dimostrazione della conformità delle nuove unità rispetto ai requisiti, occorre stabilire alcune procedure di valutazione, nonché controlli periodici; tali procedure dovranno essere elaborate tenendo conto dell'importanza dei requisiti inerenti alle unità di carico intermodali. Occorre prevedere una procedura adeguata o la possibilità di scegliere tra diverse procedure di valore equivalente. Le procedure adottate sono conformi alla decisione 93/465/CEE.
- (14) Le nuove unità intermodali di carico possono essere immesse sul mercato e messe in servizio solo se conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva. Tale conformità è attestata dalle procedure di valutazione previste dalla decisione 93/465/CEE e riprese all'allegato IV.
- (15) Il controllo periodico è finalizzato a verificare che lo stato di manutenzione e lo stato di usura delle unità di carico intermodali sono compatibili con i requisiti di sicurezza e sarà svolto conformemente alla procedura prevista all'allegato V della presente direttiva.
- (16) Le unità a cui si applica la presente direttiva devono portare una marcatura CE che ne indichi la conformità alle disposizioni della direttiva stessa. I simboli che si riferiscono alle caratteristiche armonizzate delle unità di carico intermodali devono essere distinti da quelli che indicano che l'unità in questione è un'unità europea di carico intermodale armonizzata. Su ciascuna unità di carico intermodale va indicato che essa ha superato il controllo periodico precedente o, per quanto riguarda le unità di meno di cinque anni, che essa non è ancora soggetta all'obbligo di subire un controllo, con l'indicazione della data del prossimo controllo.
- (17) Per realizzare gli obiettivi corrispondenti ai requisiti essenziali previsti dagli allegati I e II della presente direttiva occorre elaborare alcune norme armonizzate per le unità di carico intermodali e per le unità europee di carico intermodali. Occorre inoltre prevedere per tali unità l'adozione di requisiti specifici di interoperabilità secondo la procedura indicata all'articolo 12.
- (18) Le norme armonizzate sono elaborate da organismi europei di normalizzazione su mandato della Commissione. Se le norme sono considerate insoddisfacenti in relazione ai due tipi di requisiti previsti dalla direttiva, la Commissione o lo Stato

membro interessato interpellano il comitato permanente istituito ai sensi della direttiva 98/34/CE<sup>59</sup>.

- (19) Gli Stati membri designano gli organismi di controllo abilitati ad effettuare le procedure di valutazione o di controllo periodico. Essi devono inoltre provvedere a che tali organismi siano sufficientemente indipendenti, competenti e imparziali da poter svolgere i compiti per i quali sono stati designati e notificati.
- (20) La Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori adottata dalle Nazioni Unite il 2 dicembre 1972<sup>60</sup> contribuisce a questo obiettivo di rafforzamento della sicurezza delle unità di carico intermodali e delle unità europee di carico intermodali. La maggior parte degli Stati membri ha già ratificato tale convenzione, conformemente alla raccomandazione 79/487/CEE del Consiglio<sup>61</sup>.
- (21) Occorre prevedere una procedura che consenta alla Commissione di modificare alcuni allegati della direttiva.
- (22) Occorre prevedere una procedura che consenta alla Commissione di prendere le misure necessarie se le norme armonizzate non rispondono interamente ai requisiti della presente direttiva.
- (23) È necessario adottare le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva, in conformità con la decisione 1999/468/CE del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze conferite alla Commissione<sup>62</sup>.
- (24) È necessario prevedere sanzioni in caso di inadempimento delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva.
- (25) Si devono adottare disposizioni per l'attuazione della presente direttiva prima della pubblicazione delle specifiche nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (26) È necessario prevedere una disposizione transitoria che permetta l'immissione sul mercato e la messa in servizio delle unità di carico intermodali fabbricate prima dell'entrata in vigore della presente direttiva anche dopo tale data,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1 - Oggetto*

La presente direttiva fissa alcuni requisiti essenziali e prevede l'adozione di norme armonizzate e di requisiti specifici di interoperabilità che rendano più efficace e più sicura l'utilizzazione delle nuove unità di carico intermodali. Essa stabilisce inoltre alcuni requisiti e prevede l'adozione di norme armonizzate e di requisiti specifici di interoperabilità che permettano la creazione di un'unità europea di carico intermodale. Essa introduce obblighi di

---

<sup>59</sup> Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche, GU L 204 del 21.7.1998, pagg. 37-48.

<sup>60</sup> CSC, Convenzione sulla sicurezza dei contenitori, adottata il 2.12.1972, entrata in vigore il 6.9.1977 e modificata negli anni 1981, 1983, 1991 e 1993; è possibile consultarne il testo sul sito Internet dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>61</sup> GU L 125 del 22.5.1979, pag. 18.

<sup>62</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

valutazione della conformità e di manutenzione, alcune procedure di valutazione della conformità e di controllo periodico relative alle unità di carico impiegate nel trasporto intermodale.

### *Articolo 2 - Campo di applicazione*

1. La presente direttiva si applica:
  - a) alle unità di carico intermodali e alle unità europee di carico intermodali esistenti alla data della sua entrata in vigore,
  - b) alle unità di carico intermodali fabbricate, immesse sul mercato, messe in circolazione e/o utilizzate che devono rispettare i requisiti definiti all'allegato I, e i requisiti specifici di interoperabilità indicati all'articolo 9,
  - c) alle nuove unità di carico intermodale europee, che devono rispettare i requisiti definiti agli allegati I e II e i requisiti specifici di interoperabilità indicati all'articolo 9.
2. Essa si applica inoltre alle unità di carico di cui al primo paragrafo, utilizzate esclusivamente per il trasporto di merci tra il territorio della Comunità e quello di un paese terzo.
3. Il trasporto aereo è escluso dal campo della presente direttiva.

### *Articolo 3 - Definizioni*

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) "unità di carico intermodale", un contenitore o una cassa mobile;
- b) "unità europea di carico intermodale", un'unità di carico intermodale costruita conformemente ai requisiti essenziali definiti agli allegati I e II e ai requisiti di interoperabilità;
- c) "contenitore", unità concepita per il trasporto di merci, sufficientemente solida per un impiego ripetuto, impilabile e dotata di elementi che permettono il trasbordo tra modi.
- d) "cassa mobile", unità concepita per il trasporto di merci, utilizzata in Europa, adeguata in modo ottimale alle dimensioni dei veicoli stradali e fornita di elementi di aggancio che permettono il trasbordo tra modi, di solito ferrovia/strada.
- e) "norma armonizzata", una specifica tecnica adottata da un organismo di normalizzazione riconosciuto sulla base di un mandato concesso dalla Commissione, conformemente alle procedure previste dalla direttiva 98/34/CE, allo scopo di stabilire un requisito europeo il cui rispetto non è obbligatorio;
- f) "indicazione di controllo periodico", un simbolo indicante che l'unità di carico intermodale è stata sottoposta a un controllo periodico o deve essere sottoposta al primo controllo periodico, ed è stata giudicata conforme ai requisiti pertinenti; tale

simbolo indica anche la data alla quale si prevede che l'unità di carico intermodale sarà sottoposta al prossimo controllo periodico di cui all'articolo 7.

- g) "controllo periodico", i controlli effettuati per accertare lo stato di manutenzione e di sicurezza delle unità di carico intermodali di cui ai punti a), b) e c), secondo le procedure previste dall'allegato V;
- h) "procedure di valutazione della conformità", le procedure di cui all'allegato IV;
- i) "organismo notificato", un organismo di controllo designato dall'autorità nazionale competente di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 10 e che soddisfa i criteri dell'allegato III.

#### *Articolo 4 - Valutazione della conformità delle unità di carico intermodali*

Prima di immettere sul mercato le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali, il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, sottopone il prodotto a una procedura di valutazione della conformità tra quelle descritte nell'allegato IV, alle condizioni definite.

Ai fini dell'apposizione della marcatura CE sulle unità di carico intermodali, la conformità è stabilita mediante una delle procedure seguenti:

- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo A, quando sono rispettate le norme armonizzate di cui all'articolo 9, paragrafo 3;
- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo Aa;
- procedura di verifica per unità (modulo G);
- procedura di garanzia della qualità totale (modulo H).

#### *Articolo 5 - Libera circolazione, restrizioni e clausole di salvaguardia*

1. Uno Stato membro non può vietare, limitare o ostacolare l'immissione sul mercato o la messa in servizio sul suo territorio (compreso il trasporto, lo stoccaggio, la movimentazione o il ricarica), per ragioni legate all'applicazione della presente direttiva, di unità di carico intermodali che sono conformi alle disposizioni della presente direttiva e, se del caso, alle norme armonizzate applicabili pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ai sensi della presente direttiva, e sono munite della marcatura CE che attesta questa conformità e dell'indicazione relativa al controllo periodico prevista dall'articolo 8.
2. Gli Stati membri presumono conformi alle disposizioni della presente direttiva le unità di carico intermodali che portano la marcatura CE e sono munite della dichiarazione di conformità CE prevista all'allegato VII.
3. Quando uno Stato membro constata che un'unità di cui all'articolo 2, correttamente mantenuta e adibita all'impiego al quale è destinata, rischia di compromettere la salute e/o la sicurezza delle persone e, ove applicabile, degli animali domestici e delle cose, durante il trasporto e/o l'utilizzazione, nonostante porti la marcatura CE e un'indicazione di controllo periodico, può limitare o vietare l'immissione sul

mercato, o l'uso dell'unità in questione, o può predisporre il ritiro dal mercato o dalla circolazione. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione della misura adottata e indica le ragioni della propria decisione.

4. La Commissione consulta tempestivamente le parti coinvolte. Se essa constata, successivamente alla consultazione, che la misura adottata è giustificata, informa immediatamente tutti gli Stati membri. Se la misura risulta ingiustificata, la Commissione ne informa immediatamente lo Stato membro che l'ha interpellata, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità europea, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore.
5. Quando un'unità di cui all'articolo 2 risulta non conforme, lo Stato membro competente prende le misure adeguate nei confronti di chi ha apposto la marcatura CE o l'indicazione di controllo periodico e ne informa tempestivamente la Commissione e gli altri Stati membri.
6. La Commissione si adopera per tenere informati gli Stati membri dello svolgimento e dei risultati della procedura.
7. Quando uno Stato membro stabilisce che la marcatura CE o l'indicazione di controllo periodico sono state apposte indebitamente, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, sono tenuti a porre fine all'infrazione alle condizioni imposte dallo Stato membro.

In caso di persistenza della non conformità, lo Stato membro adotta tutte le misure necessarie per limitare o vietare l'immissione sul mercato, il trasporto o l'uso dell'unità in questione, o per predisporre il ritiro dal mercato o dalla circolazione.

8. Ogni decisione presa da uno Stato membro in applicazione della presente direttiva e avente la conseguenza di limitare l'immissione sul mercato, il trasporto o l'uso di unità di carico intermodali o che ne impone il ritiro dal mercato o dalla circolazione deve essere motivata in modo preciso. Essa è notificata tempestivamente all'interessato, con l'indicazione dei mezzi di ricorso previsti dalla legislazione in vigore nello Stato membro in questione e dei termini entro i quali tali ricorsi vanno presentati.

#### *Articolo 6 - Sorveglianza delle unità di carico intermodali*

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure utili affinché le unità di carico intermodali di cui all'articolo 3, lettere a) e b) possano essere immesse sul mercato e messe in servizio esclusivamente se non compromettono la salute e/o la sicurezza delle persone e, ove applicabile, degli animali domestici e delle cose, quando siano installate e mantenute correttamente e adibite all'impiego al quale sono destinate.
2. Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la facoltà degli Stati membri di imporre, nel rispetto delle disposizioni del trattato, i requisiti che reputino necessari per garantire la protezione delle persone, in particolare durante le operazioni di movimentazione delle unità, a condizione che ciò non implichi modifiche di tali unità in relazione alla presente direttiva.

3. Gli Stati membri non impediscono la presentazione, in particolare in occasione di fiere, esposizioni e dimostrazioni, di unità di carico intermodali, secondo la definizione dell'articolo 1, non conformi alle disposizioni della presente direttiva, a condizione che un'insegna visibile indichi chiaramente la loro non conformità e l'impossibilità di entrare in possesso di tali unità prima che siano state rese conformi dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità. In occasione di dimostrazioni, vanno prese le misure adeguate per garantire la sicurezza delle persone, conformemente ai requisiti fissati dall'autorità competente dello Stato membro interessato.

#### *Articolo 7 - Manutenzione e controllo periodico*

1. Prima della fine del quinto anno dalla fabbricazione di un'unità di carico intermodale o di una unità europea di carico intermodale, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità europea, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore sono tenuti a sottoporla al primo controllo previsto dall'articolo 3, lettera e), secondo una delle procedure dell'allegato V.

Per le unità esistenti, il primo controllo deve essere svolto prima del 1° luglio 2007 o prima della fine del quinto anno dalla fabbricazione.

Le unità di carico intermodali, esistenti o nuove, che circolano nella Comunità o sono utilizzate per operazioni di trasporto di merci tra il territorio della Comunità e il territorio di un paese terzo, sono sottoposte a controlli periodici a intervalli di tempo che non possono superare 24 mesi.

2. Il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità europea, o il detentore dell'unità di carico intermodale, è tenuto a mantenerla in buono stato dal punto di vista della sicurezza.
3. La data limite (mese e anno) prevista per il successivo controllo periodico dell'unità di carico intermodale è segnalata su questa, in modo visibile, facilmente leggibile e indelebile.
4. Le unità di carico intermodali possono essere sottoposte al controllo periodico in qualunque Stato membro, secondo le procedure previste dall'allegato V della presente direttiva.

#### *Articolo 8 - Marcatura CE e indicazione di controllo periodico*

1. La marcatura «CE» è costituita dalle iniziali «CE», secondo il logo il cui modello appare all'allegato VI.

La marcatura «CE» deve essere accompagnata dal numero d'identificazione dell'organismo notificato che ha preso parte alla fase di controllo della produzione.

2. La marcatura «CE» deve essere apposta in maniera visibile, facilmente leggibile e indelebile su ciascuna unità di carico intermodale.
3. Viene fatto divieto di apporre sulle unità di carico intermodali e sulle unità europee di carico intermodali dei marchi che possano trarre in inganno i terzi sul significato o

sul logo della marcatura «CE». È permesso apporre sulle unità di carico intermodali qualunque altra marcatura, a condizione che non riduca la visibilità e la leggibilità della marcatura «CE».

4. Accanto alla marcatura CE, è necessario apporre un simbolo conforme al logo il cui modello appare all'allegato VII. Esso è diverso per le unità di carico intermodali e sulle unità europee di carico intermodali.
5. L'indicazione di controllo periodico deve menzionare la data di fabbricazione, quella del controllo precedente e la data limite del controllo successivo. Essa va apposta dall'organismo responsabile del controllo secondo il logo il cui modello appare all'allegato VII.
6. Marcatura «CE» indebitamente apposta
  - a) la constatazione, da parte di uno Stato membro, dell'indebita apposizione della marcatura «CE» e/o dell'indicazione di controllo periodico comporta per il fabbricante o il suo mandatario nella Comunità, il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore, l'obbligo di rendere conforme il prodotto per quanto riguarda le disposizioni sulla marcatura «CE» e di mettere fine alla violazione alle condizioni fissate da tale Stato membro;
  - b) in caso di persistenza della non conformità, lo Stato membro adotta tutte le misure necessarie per limitare o vietare l'immissione sul mercato del prodotto in questione, o per predisporre il ritiro dal mercato o dalla circolazione, in conformità con le procedure previste dall'articolo 5.

#### *Articolo 9 - Requisiti, norme armonizzate e obiezioni formali*

1. Le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali di cui all'articolo 1 devono essere conformi ai requisiti rispettivamente enunciati negli allegati I e II, nonché ai requisiti specifici di interoperabilità. Questi ultimi sono adottati e, se necessario, sottoposti a revisione secondo la procedura prevista dall'articolo 12, paragrafo 2.

La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* le decisioni relative ai requisiti specifici di interoperabilità da applicare.

2. Gli Stati membri presumono conformi a tutte le disposizioni della presente direttiva pertinenti le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali che portano la marcatura CE prevista dall'articolo 8 e munite della dichiarazione di conformità prevista dall'allegato VII.
3. Le unità di carico intermodali e le unità europee di carico intermodali conformi alle norme armonizzate i cui estremi sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* sono presunte conformi ai requisiti essenziali e ai requisiti specifici di interoperabilità.
4. Quando uno Stato membro o la Commissione ritengono che le norme armonizzate di cui al paragrafo 3 non siano conformi ai requisiti essenziali di cui agli allegati I e II e/o ai requisiti specifici di interoperabilità, tale Stato membro o la Commissione ne informano il comitato permanente istituito dalla direttiva 98/34/CE.

Tenendo conto del parere del comitato, la Commissione notifica agli Stati membri se le norme in questione vanno ritirate o meno dalle pubblicazioni di cui al paragrafo 3.

#### *Articolo 10 - Organismi notificati*

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri l'elenco degli organismi notificati, aventi sede nella Comunità, che hanno designato per compiere le procedure di cui agli allegati IV e V e per espletare i compiti specifici per cui gli organismi sono stati designati e i numeri di identificazione che sono stati loro preventivamente attribuiti dalla Commissione.

La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco degli organismi notificati indicando il loro numero di identificazione e i compiti per i quali sono stati notificati. Essa provvede all'aggiornamento di tale elenco.

2. Gli Stati membri applicano i criteri definiti all'allegato III per la designazione di organismi notificati.
3. Uno Stato membro che ha notificato un organismo revoca la notifica qualora constati che l'organismo non soddisfa più i criteri di cui al paragrafo.

Esso informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di ogni revoca di una notifica.

#### *Articolo 11 - Adeguamento degli allegati*

Le modifiche necessarie per adeguare gli allegati I e II della presente direttiva sono adottate conformemente alla procedura di cui all'articolo 12.

#### *Articolo 12 - Comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato di regolamentazione composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.
2. Quando si fa riferimento al presente articolo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto del disposto dell'articolo 8 della medesima.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno. Il comitato è competente ad esaminare tutte le questioni legate all'attuazione e all'applicazione della presente direttiva e che gli vengono sottoposte dal presidente, su iniziativa di questi o su richiesta di uno Stato membro.

#### *Articolo 13 - Sanzioni*

Gli Stati membri stabiliscono un regime di sanzioni per le infrazioni alle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantire l'applicazione di queste sanzioni. Queste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Gli Stati membri notificano le disposizioni pertinenti alla Commissione al più tardi un anno dopo l'entrata in vigore della presente direttiva e la informano prontamente di ogni modifica successiva.

#### *Articolo 14 - Attuazione*

1. Gli Stati membri attuano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il 1° luglio 2005. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Gli Stati membri stabiliscono le modalità del riferimento.
3. Le disposizioni dell'articolo 4 non si applicano alle unità di carico intermodali che sono state fabbricate prima della data indicata al paragrafo 1 e messe in servizio nei sei mesi successivi a questa data.

#### *Articolo 15*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### *Articolo 16*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*  
[...]

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
[...]

## ALLEGATO I

### *Requisiti essenziali relativi alle unità di carico intermodali*

Per facilitare la movimentazione delle unità di carico intermodali tra due modi e favorire l'intermodalità nei trasporti in generale, esse devono soddisfare, secondo la loro classe e la loro categoria, i requisiti definiti nel presente allegato. Questi requisiti garantiscono un'interoperabilità massima delle unità di carico intermodali tra la strada, la ferrovia, la navigazione fluviale e il trasporto marittimo.

Sicurezza tecnica e personale:	Rispettare le disposizioni applicabili della Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori, conclusa a Ginevra il 2 dicembre 1972.  Ridurre al minimo i rischi di danni nell'ambito di un medesimo modo di trasporto e tra due modi.  Dotare qualunque nuova unità di carico intermodale di un sistema di allarme in caso di intrusione, ad esempio mediante un sigillo elettronico, conformemente allo stato di avanzamento della tecnica.
Movimentazione:	Permettere una movimentazione efficace, anche con le attrezzature da carico adatte per i contenitori ISO.
Fissaggio:	Rendere le interfacce di fissaggio compatibili con i quattro modi di trasporto.
Solidità:	In caso di caduta accidentale, le UCI non si devono rompere, né aprire.  Le UCI devono essere in grado di tollerare gli shock a cui sono sottoposte durante la movimentazione senza subire danni che possano portare alla non apposizione dell'indicazione di controllo periodico.
Codificazione e identificazione delle unità:	Utilizzare codificazione e identificazione elettroniche conformi allo stato di avanzamento della tecnica.

Le unità di trasporto intermodali utilizzate per il trasporto su strada devono rispettare le prescrizioni della direttiva 96/53/CE.

## ALLEGATO II

### *Requisiti essenziali concernenti l'unità europea di carico intermodale*

L'unità europea di carico intermodale è l'unità di carico ideale per il trasporto di merci diverse secche su strada, rotaia, mediante vie di navigazione interna e trasporto marittimo a corto raggio.

Oltre ai requisiti previsti dall'allegato I, che si applicano a tutte le nuove unità di carico intermodali, le UECI devono essere conformi ai seguenti requisiti supplementari:

Peso e dimensioni:	Rispettare le disposizioni della direttiva 96/53/CE <sup>63</sup> .
Tipo:	Cassa polivalente per merci secche
Lunghezza interna:	Deve permettere di posizionare, in lunghezza, rispettivamente: <ul style="list-style-type: none"><li>• 11 unità di 1 200 mm, per la versione lunga</li><li>• 6 unità di 1 200 mm, per la versione corta</li></ul> prevedendo i margini di manovra che sarebbero necessari.
Larghezza interna:	Deve permettere di mettere due euro-palette (1 200 x 800 mm) o due palette UK (1 200 x 1 000 mm) nel senso della loro lunghezza (quindi 2x1 200 mm) o tre euro-palette nel senso della loro larghezza (quindi 3 x 800 mm) fianco a fianco lasciando un margine di manovra sufficiente.
Altezza esterna:	2 670 mm
Solidità della costruzione:	Il documento di riferimento per i valori di solidità è la serie di norme ISO 1496, se necessario. <ul style="list-style-type: none"><li>- Capacità di impilazione su 4 livelli di unità lunghe caricate e idonee ad affrontare un viaggio in mare.</li><li>- Capacità di impilazione che corrisponde ai contenitori ISO di 20 piedi per le unità corte caricate.</li><li>- Un carico di lacerazione sufficiente per permettere il trasporto di unità sul numero di livelli di impilazione suddetto, per via fluviale o trasporto marittimo a corto raggio.</li><li>- Idoneità al sollevamento dall'alto.</li></ul>

---

<sup>63</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

### ALLEGATO III

#### *Criteria minimi da soddisfare per la designazione degli organismi notificati di cui all'articolo 10*

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato della valutazione e della verifica non possono essere né il progettista, né il fabbricante, né il fornitore, né l'installatore, né l'utilizzatore delle unità di carico intermodali sottoposte al loro controllo, né il mandatario di una di queste persone. Essi non possono operare, né direttamente né come mandatarî, nella progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di tali unità. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche fra il fabbricante delle unità e l'organismo notificato.
2. L'organismo e il personale incaricato dei controlli devono svolgere le operazioni di valutazione e di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica, non devono essere sottoposti a nessun genere di pressione o incentivo, in particolare di tipo economico, che possa influire sul loro giudizio o sui risultati del loro controllo, in particolare a pressioni o incentivi provenienti da persone o gruppi di persone interessati ai risultati delle verifiche.
3. L'organismo deve disporre in particolare del personale e dei mezzi necessari per svolgere adeguatamente i compiti tecnici e amministrativi connessi con l'esecuzione delle operazioni di valutazione e di verifica. Esso deve inoltre avere accesso al materiale necessario per le verifiche richieste.
4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere i seguenti requisiti:
  - una buona formazione tecnica e professionale,
  - una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che svolge e una pratica sufficiente di tali controlli;
  - la capacità necessaria per redigere gli attestati, i protocolli e le relazioni che materializzano nella pratica i controlli svolti.
5. Deve essere garantita l'imparzialità del personale incaricato del controllo. La retribuzione di ciascun membro del personale non deve dipendere né dal numero dei controlli svolti, né dai risultati di tali controlli.
6. L'organismo deve stipulare un'assicurazione di responsabilità civile, a meno che detta responsabilità non sia coperta dallo Stato sulla base del diritto nazionale o che i controlli siano svolti direttamente dallo Stato membro.
7. Il personale dell'organismo che esegue i controlli è vincolato dal segreto professionale per tutte le notizie delle quali esso venga a conoscenza nell'esercizio delle proprie funzioni (tranne che nei confronti delle autorità amministrative competenti dello Stato nel quale esercita la propria attività) nell'ambito della presente direttiva o di ogni disposizione di diritto nazionale che recepisce la presente direttiva.

## ALLEGATO IV

### *Procedimenti di valutazione della conformità*

Un'unità di carico intermodale deve essere oggetto, a scelta del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità, di uno dei seguenti procedimenti di valutazione della conformità previsti dall'articolo 6 e definiti nel presente allegato:

- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo A, quando sono rispettate le norme armonizzate di cui all'articolo 9, paragrafo 3;
- controllo interno della fabbricazione, utilizzando il modulo Aa;
- procedura di verifica per unità (modulo G);
- procedura di garanzia della qualità totale (modulo H).

### **Modulo A** (Controllo interno di fabbricazione)

1. Questo modulo descrive la procedura con la quale il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità che adempie agli obblighi previsti alla parte 2, garantisce e dichiara che le unità di carico intermodali soddisfano i requisiti pertinenti della direttiva. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, devono apporre il marchio adeguato su tutte le unità di carico intermodali e redigere una dichiarazione scritta di conformità.
2. Il fabbricante prepara la documentazione tecnica descritta al punto 3; il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, la tiene a disposizione delle autorità nazionali competenti, a fini ispettivi, per dieci anni dalla data in cui è stata fabbricata l'ultima unità di carico intermodale. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione sul mercato comunitario delle unità di carico intermodali.
3. La documentazione tecnica deve permettere la valutazione della conformità delle unità di carico intermodali ai requisiti pertinenti della direttiva. Essa deve comprendere, nella misura necessaria ai fini della valutazione, la progettazione, la fabbricazione e il funzionamento delle unità di carico intermodali e contenere:
  - una descrizione generale delle unità di carico intermodali;
  - i disegni di progettazione e fabbricazione, nonché gli schemi di componenti, sottoinsiemi, insiemi, circuiti, ecc.;
  - le descrizioni e spiegazioni necessarie alla comprensione di detti disegni e schemi e del funzionamento del prodotto;
  - una descrizione delle soluzioni adottate per soddisfare i requisiti della direttiva;
  - i risultati dei calcoli di progetto, i controlli effettuati, ecc.;
  - i rapporti sulle prove.

4. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, conserva copia della dichiarazione di conformità insieme alla documentazione tecnica.
5. Il fabbricante deve adottare tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione porti alla fabbricazione di unità di carico intermodali che soddisfano i requisiti della documentazione tecnica di cui alla parte 2 e i requisiti applicabili alla direttiva.

**Modulo Aa** (controllo interno di fabbricazione e sorveglianza della verifica finale)

Oltre ai requisiti del modulo A sono applicabili anche le disposizioni seguenti.

La verifica finale è controllata mediante ispezioni senza preavviso di un organismo notificato scelto dal fabbricante.

Durante queste ispezioni, l'organismo notificato deve:

- assicurarsi che il fabbricante proceda effettivamente alla verifica finale;
- procedere a scopi di controllo al prelievo di unità di carico intermodali sui luoghi di fabbricazione o di deposito. L'organismo notificato valuta il numero di unità da prelevare, nonché la necessità di effettuare o far effettuare sulle unità prelevate la verifica finale, parzialmente o integralmente.

Qualora una o più unità di carico intermodali non risultino conformi, l'organismo notificato prende le opportune misure.

Il fabbricante appone, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo su ciascuna unità di carico intermodale.

**Modulo G** (verifica CE all'unità)

1. Questo modulo descrive il procedimento con cui il fabbricante accerta e dichiara che l'unità di carico intermodale, cui è stato rilasciato l'attestato di cui al punto 4.1, è conforme ai requisiti della direttiva ad esso relativi. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, appone la marcatura opportuna su questa unità e redige una dichiarazione di conformità.
2. Il fabbricante presenta la domanda di verifica di un unico prodotto ad un organismo notificato di sua scelta. La domanda deve contenere:
  - il nome e l'indirizzo del fabbricante, nonché la collocazione dell'unità di carico intermodale;
  - una dichiarazione scritta che la stessa domanda non è stata presentata presso alcun altro organismo notificato;
  - una documentazione tecnica.
3. La documentazione tecnica deve permettere di valutare la conformità dell'unità di carico intermodale ai requisiti corrispondenti della direttiva e comprendere la sua progettazione, la sua fabbricazione e il suo funzionamento. La documentazione tecnica comprende:

- una descrizione generale dell'unità in questione;
  - disegni di progettazione e fabbricazione, nonché gli schemi di componenti, sottoinsiemi, circuiti, ecc.;
  - le descrizioni e spiegazioni necessarie alla comprensione di tali disegni e schemi e del funzionamento di questa unità;
  - i risultati dei calcoli di progetto e degli esami svolti, ecc.;
  - i rapporti sulle prove effettuate;
  - gli elementi adeguati relativi alla qualificazione dei metodi di fabbricazione e di controllo, come pure alle qualificazioni o approvazioni del personale corrispondente.
4. L'organismo notificato procede ad un esame della progettazione e costruzione di ogni unità di carico intermodale ed effettua in occasione della fabbricazione le prove opportune per certificare la sua conformità con i requisiti corrispondenti della direttiva.
- 4.1. L'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ogni unità di carico intermodale e stabilisce un attestato di conformità per le prove realizzate. Quest'attestato è conservato per dieci anni.
- 4.2. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, deve essere in grado di esibire, a richiesta, la dichiarazione di conformità e l'attestato di conformità rilasciati dall'organismo notificato.

In particolare l'organismo notificato:

- esamina la documentazione tecnica per quanto concerne la progettazione e i processi di fabbricazione;
- valuta i materiali utilizzati quando essi non sono conformi alle disposizioni applicabili della direttiva e verifica il certificato rilasciato dal fabbricante di materiali;
- approva i modi operativi di assemblaggio permanente delle parti che compongono le unità di carico intermodali;
- verifica le qualifiche o approvazioni;
- procede all'esame finale, effettua o fa effettuare la prova ed esamina, se necessario, i dispositivi di sicurezza.

#### **Modulo H** (garanzia di qualità totale)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2 accerta e dichiara che i prodotti in questione soddisfano i requisiti applicabili della presente direttiva. Il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, appone su ciascun prodotto la marcatura CE e redige per iscritto la dichiarazione di conformità. La marcatura «CE» è accompagnata dal numero di

identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il fabbricante applica un sistema di qualità approvato per la progettazione, la fabbricazione, la verifica finale e le prove del prodotto, secondo quanto specificato al punto 3, ed è assoggettato alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. Sistema di qualità

3.1 Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema di qualità ad un organismo notificato.

La domanda contiene:

- tutte le opportune informazioni sulla categoria di prodotti prevista,
- la documentazione sul sistema di qualità.

3.2. Il sistema di qualità deve garantire la conformità del prodotto ai pertinenti requisiti della direttiva.

Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono apparire in una documentazione sistematica e ordinata sotto forma di misure, procedure e istruzioni scritte. La documentazione relativa al sistema di qualità consente una comprensione univoca delle misure e delle procedure in materia di qualità, come i programmi, gli schemi, i manuali e i rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione contiene in particolare un'adeguata descrizione:

- degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità e dei poteri del personale direttivo in materia di qualità di progettazione e di qualità dei prodotti;
- delle specifiche tecniche di progettazione, comprese le norme che saranno applicate e, quando le norme di cui all'articolo 5 non sono applicate integralmente, dei mezzi che saranno impiegati per rispettare i requisiti essenziali della direttiva applicabili ai prodotti,
- delle tecniche di controllo e di verifica della progettazione, dei processi e degli interventi sistematici che verranno applicati all'atto della progettazione della categoria di prodotti in questione;
- delle corrispondenti tecniche di fabbricazione, di controllo della qualità e di garanzia della qualità, dei processi e degli interventi sistematici che si intende applicare;
- dei controlli e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;
- dei dossier riguardanti la qualità, come i rapporti ispettivi e i dati sulle prove e sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale in causa ecc.;

- dei mezzi che consentono di verificare se si è ottenuta la qualità richiesta in materia di progettazione e di prodotti e se il sistema di qualità funziona efficacemente.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema di qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti nei confronti dei sistemi di qualità che soddisfano la norma armonizzata corrispondente.

La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità delle unità di carico intermodali ai requisiti pertinenti della direttiva e deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, la progettazione, la fabbricazione e il funzionamento delle unità di carico intermodali. La documentazione tecnica deve contenere:

- una descrizione generale delle unità di carico intermodali,
- i disegni di progettazione e fabbricazione nonché gli schemi di componenti, sottoinsiemi, insiemi, circuiti, ecc.;
- le descrizioni e le spiegazioni necessarie per comprendere tali disegni e schemi e il funzionamento del prodotto;
- la descrizione delle soluzioni adottate per soddisfare i requisiti della direttiva;
- i risultati dei calcoli di progetto e dei controlli svolti, ecc.;
- i rapporti sulle prove.

Almeno un membro del gruppo incaricato della valutazione deve avere acquisito esperienza in materia di valutazione della tecnologia in questione. La procedura di valutazione comprende una visita ai locali del fabbricante.

La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica contiene le conclusioni del controllo e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema di qualità approvato e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace.

Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità tiene informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema di qualità in merito agli eventuali adeguamenti che intende apportare al sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 o se è necessaria una nuova valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La notifica contiene le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza CE sotto la responsabilità dell'organismo notificato

4.1. Scopo della sorveglianza CE è accertarsi che il fabbricante soddisfi debitamente gli obblighi derivanti dal sistema di qualità approvato.

- 4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi ai locali di progettazione, fabbricazione, ispezione, prova e deposito e deve fornire tutte le necessarie informazioni, in particolare:
- la documentazione relativa al sistema di qualità;
  - i dossier riguardanti la qualità previsti dalla sezione «Progettazione» del sistema di qualità, come i risultati di analisi, calcoli, prove ecc.;
  - i dossier riguardanti la qualità previsti dalla sezione «Fabbricazione» del sistema di qualità, come i rapporti ispettivi e i dati sulle prove e sulle tarature, i rapporti sulle qualifiche del personale in causa ecc.
- 4.3. L'organismo notificato svolge annualmente verifiche intese ad accertare che il fabbricante mantenga e applichi il sistema di qualità e fornisce al fabbricante una relazione sulle verifiche effettuate.
- 4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante, procedendo o facendo procedere in tale occasione, se necessario, a prove atte a verificare il corretto funzionamento del sistema di qualità. L'organismo notificato fornisce al fabbricante una relazione sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione sulle stesse.
5. Il fabbricante, per un periodo di almeno dieci anni a decorrere dall'ultima data di fabbricazione del prodotto, tiene a disposizione delle autorità degli Stati membri:
- la documentazione di cui al punto 3.1, secondo trattino, del presente allegato;
  - gli adattamenti di cui al punto 3.4, secondo trattino;
  - le decisioni e i rapporti dell'organismo accreditato di cui al punto 3.4, ultimo trattino e ai punti 4.3 e 4.4.
6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le opportune informazioni riguardanti le approvazioni di sistemi di qualità rilasciate o revocate.

## ALLEGATO V

### *Procedimenti per il controllo periodico*

Il controllo periodico deve essere svolto mediante una delle due procedure seguenti.

#### **Modulo 1** (controllo periodico dei prodotti)

1. Questo modulo descrive il procedimento con cui il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore garantiscono che l'unità di carico intermodale soddisfa sempre i requisiti della presente direttiva.
2. Per soddisfare i requisiti citati al punto 1, il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore adottano tutte le misure necessarie perché le condizioni di funzionamento e di manutenzione garantiscano la conformità permanente dell'unità di carico intermodale ai requisiti della presente direttiva, in particolare affinché:
  - le unità di carico intermodali siano utilizzate conformemente alla loro destinazione;
  - se necessario, siano effettuati lavori di manutenzione o riparazione;
  - siano anche effettuati i controlli periodici necessari.

Le misure effettuate devono essere registrate in documenti e tenute, dal proprietario, dal suo mandatario stabilito nella Comunità o dal detentore, a disposizione delle autorità nazionali.

3. L'organismo di controllo deve effettuare gli esami e le prove adeguati per verificare la conformità dell'unità di carico intermodale ai requisiti corrispondenti della presente direttiva.
  - 3.1. Tutte le unità di carico intermodali devono essere esaminate individualmente e le prove adeguate, descritte nelle specifiche europee, devono essere effettuate per verificare se le unità soddisfano i requisiti della presente direttiva.
  - 3.2. L'organismo di controllo deve apporre o far apporre il suo numero di identificazione su ogni prodotto che è oggetto di un controllo periodico, immediatamente dopo la data del controllo e redigere per iscritto l'attestato di controllo periodico. Questo attestato può riguardare una serie di unità individuali.
  - 3.3. Il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore conservano l'attestato di controllo periodico previsto al punto 3.2. e i documenti previsti al punto 2, almeno fino al controllo periodico seguente.

#### **Modulo 2** (controllo periodico tramite l'assicurazione della qualità)

1. Questo modulo descrive il procedimento con cui il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, che adempie agli obblighi di cui al punto 2, garantisce e dichiara che l'unità di carico intermodale soddisfa sempre i requisiti della presente direttiva. Il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, devono apporre la data del controllo periodico su ogni unità di carico

intermodale e redigere per iscritto una dichiarazione di conformità. La data del controllo periodico deve essere accompagnata dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza precisata al punto 4.

2. Il proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, adottano tutte le misure necessarie perché le condizioni di funzionamento e di manutenzione garantiscano la conformità permanente dell'unità di carico intermodale ai requisiti della presente direttiva, in particolare perché:

- le unità di carico intermodali siano utilizzate conformemente alla loro destinazione;
- se necessario, siano effettuati lavori di manutenzione o riparazioni;
- siano anche effettuati i controlli periodici necessari.

Le misure effettuate devono essere registrate in documenti e tenute dal proprietario, il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, a disposizione delle autorità nazionali.

Il proprietario o il suo mandatario stabilito nella Comunità o il detentore, predispongono che siano messi a disposizione per i controlli periodici da effettuare, personale qualificato e l'infrastruttura indispensabile, ai sensi dei punti da 3 a 7 dell'allegato III.

Il proprietario, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, o il detentore, deve applicare un sistema qualità approvato per il controllo periodico e le prove dell'unità precisate al punto 3 ed è sottoposto alla sorveglianza enunciata al punto 4.

3. Sistema qualità

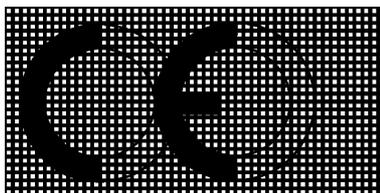
Le disposizioni descritte all'allegato IV, modulo H, della presente direttiva possono ugualmente essere applicate, mutatis mutandis, ai controlli periodici.

## ALLEGATO VI

### *Marcatura «CE» e altri simboli*

#### 1. Marcatura CE

La marcatura «CE» è costituita dalle iniziali «CE» secondo il simbolo grafico che segue:



#### 2. Simboli distintivi

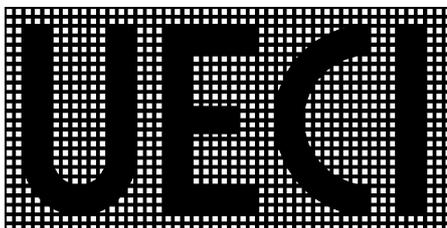
##### 2.1. UCI

Sulle UCI conformi ai requisiti della presente direttiva viene apposto, immediatamente al di sopra della marcatura «CE», il simbolo «UCI», costituito dalle iniziali «UCI» secondo il modello grafico che segue:



##### 2.2. UECI

Sulle UECI conformi ai requisiti della presente direttiva viene apposto, immediatamente al di sopra della marcatura «CE», il simbolo «UECI», costituito dalle iniziali «UECI» secondo il modello grafico che segue:



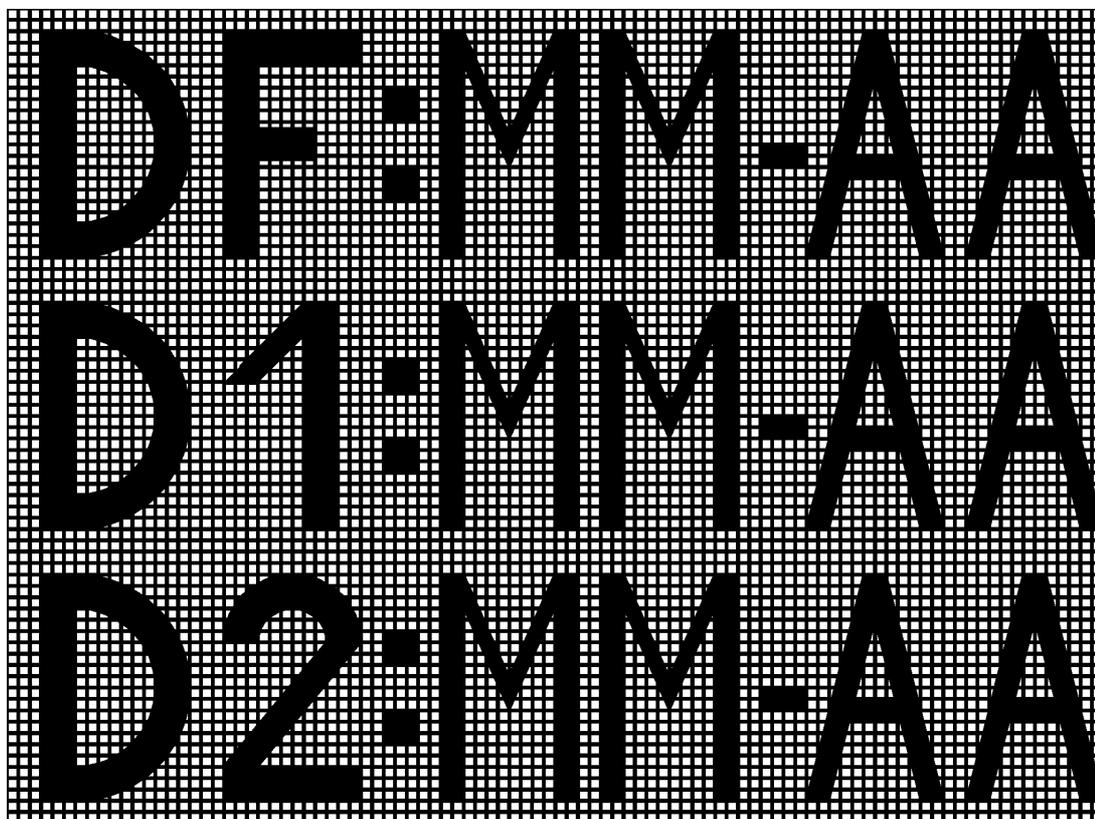
#### 3. Indicazione di controllo periodico

Ogni UCI utilizzata sul territorio comunitario porta l'indicazione:

- della sua data di fabbricazione, costituita dalle iniziali «DF» seguite da quattro cifre, due per il mese e due per l'anno,

- della data dell'ultimo controllo subìto, costituita dal simbolo «D1», seguito da quattro cifre, due per il mese e due per l'anno,
- della data limite del controllo successivo, costituita dal simbolo «D2», seguito da quattro cifre, due per il mese e due per l'anno.

Il simbolo viene apposto secondo il modello grafico che segue:



#### 4. Disposizioni comuni

In caso di riduzione o di ingrandimento della marcatura «CE» o dei simboli, devono essere rispettate le proporzioni indicate nel modello graduato di cui sopra.

I diversi elementi della marcatura "CE" devono avere sostanzialmente la stessa dimensione verticale, che non può essere inferiore a 5 cm.

Tuttavia, le cifre utilizzate possono essere liberamente modificate, a condizione che si tratti di numeri arabi della stessa altezza degli altri componenti del simbolo.

## ALLEGATO VII

### DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ

La dichiarazione di conformità «CE» deve comprendere i seguenti elementi:

- nome, ragione sociale e indirizzo completo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità,
- descrizione dell'unità di carico intermodale interessata (o della serie),
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità,
- se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha effettuato il controllo,
- se applicabile, un riferimento alla certificazione CE del tipo, alla certificazione CE della progettazione o alla certificazione di conformità CE,
- se applicabile, nome e indirizzo dell'organismo notificato che controlla il sistema di qualità del fabbricante,
- se applicabile, gli estremi delle norme armonizzate seguite,
- se applicabile, le altre specifiche tecniche utilizzate,
- se applicabile, i riferimenti alle altre direttive comunitarie applicate,
- l'identificazione del firmatario che ha ricevuto il potere di impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

**Settore politico: Energia e trasporti**

**Attività: Politica dei trasporti terrestri, aerei e marittimi**

**Denominazione dell'azione: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente le unità di carico intermodali**

### 1. LINEA(E) DI BILANCIO + DENOMINAZIONE

A07031 – Comitati obbligatori

### 2. DATI GLOBALI IN CIFRE

#### 2.1 Dotazione totale dell'azione (parte B): milioni di euro in SI

906.000 €

#### 2.2 Periodo d'applicazione:

3 anni dal momento dell'adozione

#### 2.3 Stima globale pluriennale delle spese:

- a) Scadenario stanziamenti d'impegno/stanziamenti di pagamento (intervento finanziario) (cfr. punto 6.1.1)

milioni di euro (al terzo decimale)

	Anno [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed eserc. succ.]	Totale
Stanziamenti d'impegno							
Stanziamenti di pagamento							

- b) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA) e spese d'appoggio (SDA) (cfr. punto 6.1.2)

SI							
SP							

Totale parziale a+b

SI							
SP							

c) Incidenza finanziaria globale delle risorse umane e delle altre spese di funzionamento  
(cfr. punti 7.2 e 7.3)

SI/SP	302.000 €	302.000 €	302.000€				
-------	-----------	-----------	----------	--	--	--	--

<b>TOTALE a+b+c</b>							
SI	302.000 €	302.000 €	302.000 €				
SP	302.000 €	302.000 €	302.000 €				

## 2.4 Compatibilità con la programmazione finanziaria e le prospettive finanziarie

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- [...] La proposta impone una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- [...] Può essere necessario il ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale

## 2.5 Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria (si tratta degli aspetti tecnici dell'attuazione di una misura)

OPPURE

- [...] Incidenza finanziaria - Conseguenza sulle entrate:

**- Nota bene: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono essere riprese in un foglio a parte, da allegare alla presente scheda finanziaria**

milioni di euro (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [anno n-1]	Situazione dopo l'azione							
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) <i>Entrate in termini assoluti</i> <sup>1</sup>									
	b) <i>Modifica delle entrate</i> <sup>2</sup>	Δ								

**(Descrivere ogni linea di bilancio interessata, aggiungendo nella tabella tutte le linee sulle quali si manifesta l'incidenza in questione)**

### 3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

Natura della spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione paesi candidati	Rubrica PF
	SD SND	SI	SI	SI	N. [3]

### 4. BASE GIURIDICA

Art. 71, 80 CE

### 5. DESCRIZIONE E GIUSTIFICAZIONE

#### 5.1 Necessità di un intervento comunitario

##### 5.1.1 Obiettivi perseguiti

Proporre un'unità di carico intermodale ottimale che combini i vantaggi delle casse mobili (capacità) e dei contenitori (robustezza) per ridurre la congestione delle infrastrutture.

Standardizzare le interfacce di movimentazione e di fissaggio delle nuove unità di carico intermodali, per ridurre il tempo medio di manutenzione.

Munire obbligatoriamente l'attrezzatura di qualsiasi nuova unità di carico intermodale di dispositivi di sicurezza efficienti, per lottare contro le intrusioni o l'introduzione fraudolenta di materiali.

Creare un obbligo di controllo periodico di tutte le unità di carico intermodali, anche quelle esistenti, per rendere obbligatorio un livello di manutenzione soddisfacente.

##### 5.1.2 Disposizioni adottate in relazione alla valutazione ex ante

##### 5.1.3 Disposizioni adottate a seguito della valutazione ex post

#### 5.2 Azioni previste e modalità dell'intervento di bilancio

#### 5.3 Modalità d'attuazione

### 6. INCIDENZA FINANZIARIA

#### 6.1 Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per tutto il periodo di programmazione)

*(Il calcolo degli importi totali indicati nella tabella che segue dev'essere specificato con la ripartizione fornita nella tabella 6.2. )*

6.1.1 *Intervento finanziario*

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

Ripartizione	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi success.]	Totale
Azione 1							
Azione 2							
Ecc.							
<b>TOTALE</b>							

6.1.2 *Assistenza tecnica e amministrativa (ATA), spese d'appoggio (SDA) e spese TI (stanziamenti d'impegno)*

	[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ed esercizi success.]	Totale
1) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA):							
a) Uffici d'assistenza tecnica (UAT)							
b) Altra assistenza tecnica ed amministrativa: - intra-muros: - extra-muros: <i>di cui per la realizzazione e la manutenzione di sistemi informatici di gestione:</i>							
Totale parziale 1							
2) Spese d'appoggio (SDA):							
a) Studi							
b) Riunioni di esperti							
c) Informazione e pubblicazioni							
Totale parziale 2							
<b>TOTALE</b>							

## 6.2 Calcolo del costo per ciascuna delle misure previste nella parte B (per tutto il periodo di programmazione)

(Qualora si tratti di più azioni, occorre fornire, sulle misure concrete da adottare per ogni azione, le precisazioni necessarie alla stima del volume e del costo delle realizzazioni)

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

Ripartizione	Tipo di realizzazioni (progetti, dossier)	Numero di realizzazioni (totale per anni 1...n)	Costo unitario medio	Costo totale (totale per anni 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Azione 1</u> - Misura 1 - Misura 2 <u>Azione 2</u> - Misura 1 - Misura 2 - Misura 3 Ecc.				
<b>COSTO TOTALE</b>				

Se necessario, spiegare il modo di calcolo

## 7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

### 7.1 Incidenza sulle risorse umane

Tipi di posti		Personale da assegnare alla gestione dell'azione su risorse esistenti e/o supplementari		Totale	Descrizione delle mansioni inerenti all'azione
		Numero di posti permanenti	Numero di posti temporanei		
Funzionari o agenti temporanei	A B C	1	1	2	<i>Se necessario può essere unita una descrizione più completa delle mansioni.</i>
Altre risorse umane					
Totale		1	1	2	

## 7.2 Incidenza finanziaria globale delle risorse umane

Tipo di risorse umane	Importi in euro	Modo di calcolo *
Funzionari Agenti temporanei	108.000 € 108.000 €	
Altre risorse umane (indicare la linea di bilancio)		
Totale	216.000 €	

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

## 7.3 Altre spese di funzionamento derivanti dall'azione

Linea di bilancio (n. e denominazione)	Importi in euro	Modo di calcolo
<b>Dotazione globale (Titolo A7)</b> A0701 – Missioni A07030 – Riunioni <b>A07031 – Comitati obbligatori</b> <sup>(1)</sup> A07032 – Comitati non obbligatori <sup>(1)</sup> A07040 – Conferenze A0705 – Studi e consulenze Altre spese (specificare)	86.000 €	700 € x 15 x 4 = 42.000 € 1.100 € x 10 x 4 = 44.000 €
<b>Sistemi d'informazione (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Altre spese - parte A</b> (specificare)		
Totale	86.000 €	

Gli importi corrispondono alle spese totali dell'azione per 12 mesi.

<sup>(1)</sup> Precisare il tipo di comitato e il gruppo di cui fa parte.

I.	Totale annuale (7.2 + 7.3)	302.000 €
II.	Durata dell'azione	3 anni
III.	Costo totale dell'azione (I x II)	906.000 €

## 8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

### 8.1 Sistema di controllo

### 8.2 Modalità e periodicità della valutazione

## 9. MISURE ANTIFRODE

## SCHEMA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO

### IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

#### DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di direttiva 2002/... /CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente le unità di carico intermodali.

#### NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

COM(...) ..... def.

#### LA PROPOSTA

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una legislazione comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettere f) ed l) del trattato, l'azione della Comunità comporta una politica comune nel settore dei trasporti e una politica nel settore dell'ambiente. Inoltre, ai sensi dell'articolo 14, gli obblighi della Comunità comprendono la libera circolazione delle merci e, ai sensi dell'articolo 71, paragrafo 1, la politica comunitaria in materia di trasporti comprende misure che permettono di migliorare la sicurezza dei trasporti, competenza condivisa con gli Stati membri. L'articolo 80, paragrafo 2, costituisce la base giuridica per includere il settore marittimo nella proposta.

Questo problema ha una dimensione comunitaria:

- La realizzazione del mercato interno richiede una migliore circolazione delle merci e la congestione stradale dovuta al trasporto di merci crea problemi per tutti gli Stati membri. Circa il 20% del trasporto stradale di merci è internazionale. Questo segmento presenta il tasso di crescita più elevato. Gli Stati membri non possono risolvere da soli in modo ottimale i problemi collegati con l'aumento costante del trasporto stradale internazionale di merci.
- Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno constatato che la realizzazione dell'intermodalità è rallentata dalla mancanza di armonizzazione e normalizzazione nel settore delle UCI. Attualmente, le caratteristiche di movimentazione delle UCI presentano differenze considerevoli: coesistono infatti sul mercato contenitori standardizzati, casse mobili e ogni tipo di UCI previsto per usi specifici. Sforzi considerevoli sono necessari per definire, caso per caso, le caratteristiche di movimentazione di una UCI individuale. Inoltre gli impianti di movimentazione devono essere spesso regolati addirittura modificati in alcuni casi. Ciò complica e rallenta la movimentazione e genera costi indotti che aumentano inutilmente il costo dell'intermodalità. È indispensabile adottare misure a livello comunitario per rimediare a questa situazione.
- La maggior parte degli Stati membri ha ratificato la convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori. Questa convenzione prevede l'omologazione dei contenitori e il loro controllo periodico. Tuttavia queste procedure non sono

armonizzate a livello comunitario. È quindi indispensabile adottare misure a livello comunitario per rimediare a questa situazione.

- L'usura delle UCI può comportare rischi sul piano della sicurezza che bisogna eliminare con la manutenzione e controlli periodici. I controlli devono essere effettuati in modo uniforme in tutta la Comunità e le UCI devono potere essere controllate periodicamente in qualsiasi Stato membro. Un'azione a livello comunitario è necessaria per armonizzare le procedure di controllo.
- La direttiva proposta mira ad aumentare la sostenibilità e la sicurezza dei trasporti, ridurre la congestione delle infrastrutture, soprattutto quelle stradali, e stabilire un quadro più favorevole alle operazioni di trasporto intermodale garantendo un livello elevato di interoperabilità delle UCI tra i vari modi di trasporto. Un'azione comunitaria è l'unico modo di realizzare questa armonizzazione, dato che gli Stati membri, che agiscono individualmente o attraverso accordi internazionali, non possono conseguire lo stesso grado di armonizzazione delle UCI o delle procedure di valutazione, rivalutazione, manutenzione o controllo.
- Il riconoscimento dei certificati di omologazione rilasciati dagli organismi di controllo designati dalle autorità competenti degli Stati membri contribuirebbe ad eliminare gli ostacoli alla libera prestazione di servizi di trasporto. Questo obiettivo non può essere raggiunto in modo soddisfacente ad un altro livello.
- Sono necessari mezzi comunitari per armonizzare alcune caratteristiche delle UCI. Questa armonizzazione non può essere realizzata soltanto con disposizioni nazionali. L'interoperabilità è necessaria per la movimentazione delle UCI che circolano nella Comunità. Quest'interoperabilità è possibile soltanto con misure adottate a livello comunitario. D'altra parte, la libera circolazione delle merci e dei servizi esige che i controlli periodici siano effettuati ovunque nella Comunità secondo gli stessi criteri. Benché esistano diverse soluzioni nazionali in materia di UCI, nessuna UECI è disponibile su scala europea in pratica o come norma soddisfacente. Un'azione comunitaria è necessaria per normalizzare tale UECI, affinché i professionisti europei possano sfruttarne i vantaggi.

La proposta mira anche a ridurre la congestione stradale migliorando le condizioni preliminari alle operazioni di trasporto intermodale. In mancanza di azione, il trasporto di merci su strada continuerebbe ad aumentare, facendo aumentare a sua volta la congestione, gli incidenti e i danni per l'ambiente. L'aumento annuale dei costi esterni supplementari dovuti ai trasporti stradali è stimato a 3 miliardi di euro. Complicando e rallentando le operazioni di movimentazione, la mancanza di armonizzazione crea costi indotti permanenti in Europa. Grazie alle sue dimensioni ottimali, la UECI potrà contenere più palette di un contenitore di 40 piedi. Di conseguenza, occorreranno meno UCI - e automezzi pesanti - per trasportare la stessa quantità di merci. Le UECI presentano anche un vantaggio rispetto alle casse mobili: possono essere impilate su molti livelli, cosa che riduce le superfici di magazzinaggio necessarie, in particolare nei cantieri terminali di trasporto combinato e permette di prevedere un trasporto su più livelli quando il profilo limite delle infrastrutture prese in prestito lo permette.

L'obiettivo dell'azione prevista è contribuire, direttamente e immediatamente, sul mercato del trasporto intermodale di merci e dei servizi di logistica, a semplificare le operazioni di movimentazione intermedie, ridurre la congestione delle infrastrutture,

in particolare stradali e migliorare la sicurezza e le prestazioni ambientali del trasporto intermodale di merci. I mezzi proposti (armonizzazione, normalizzazione e riconoscimento) sono proporzionati a questi obiettivi.

Una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce lo strumento giuridico adeguato per rafforzare l'armonizzazione e stabilire un quadro per la normalizzazione, la manutenzione e i controlli periodici delle UCI.

## **L'IMPATTO SULLE IMPRESE**

### **2. Determinare l'incidenza della proposta:**

- sui vari settori di attività,
- sulle diverse dimensioni delle imprese (la concentrazione di piccole e medie imprese),
- specificare se esistono particolari zone geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese.

I settori di imprese che saranno interessati dall'armonizzazione sono i fabbricanti, i proprietari, i detentori e gli esercenti di UCI, operatori di terminali o trasportatori.

La proposta avrà effetti sia sulle grandi che sulle piccole e medie imprese. Infatti, se i trasportatori ferroviari e marittimi sono, generalmente, grandi imprese, lo stesso non vale per i modi stradali o di navigazione interna, né per gli operatori di terminali. L'uso delle UECI resta comunque facoltativo.

Il numero di TEU utilizzati nel quadro di operazioni di trasporto combinato per tutti i modi di trasporto di superficie è stato stimato a 37 milioni circa nel 1999. Su questo totale, 25 milioni di TEU sono state trasportate con trasporto marittimo a corto raggio.

La proposta non fa distinzione tra zone geografiche nella Comunità. L'armonizzazione delle caratteristiche delle UCI e i requisiti di manutenzione e di controllo periodico riguarderanno quindi tutte le imprese, indipendentemente dalla loro nazionalità o dal loro luogo di stabilimento, che fabbricano UCI, le mettono in circolazione o in servizio, le possiedono o le detengono e/o le utilizzano nella Comunità.

Le disposizioni applicabili alla UECI avranno effetti soltanto per le società desiderose di avvalersi di quest'unità ottimale.

### **3. Obblighi per le imprese per conformarsi alla proposta.**

Le società di fabbricazione dovranno adattare i loro metodi per conformarsi all'obbligo di caratteristiche armonizzate. Le società che possiedono, detengono e/o utilizzano UCI dovranno fare in modo che le loro nuove unità soddisfino i requisiti pertinenti e portino i marchi di attestazione della conformità e le marcature indicanti che sono state regolarmente controllate. Dovranno anche fare in modo che tutte le loro UCI siano correttamente sottoposte a manutenzione e controlli periodici.

L'introduzione delle UECI non richiederà altre misure oltre a quelle citate al paragrafo precedente.

4. Prevedibile incidenza economica della proposta

- sull'occupazione,
- sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese,
- sulla competitività delle imprese.

La proposta non dovrebbe avere effetti sull'occupazione.

Il rinnovo delle UCI interverrà soltanto alla fine del ciclo di vita dei materiali esistenti e le UCI a caratteristiche di interoperabilità armonizzate non saranno più costose delle altre. Una maggiore uniformazione delle operazioni di movimentazione semplificherà gli investimenti sulle piattaforme di trasbordo.

La nuova UECI aumenterà la capacità utile delle unità e contribuirà a rallentare la crescita del trasporto stradale. L'obbligo di valutazione e rivalutazione della conformità e di controllo periodico delle UCI favorirà certamente l'adozione dell'UECI, più solida, da parte delle imprese.

La competitività delle imprese in Europa sarà migliorata grazie alla possibilità di sopprimere alcuni costi di movimentazione potranno essere eliminati. La possibilità di razionalizzare il sistema di trasporto avrà effetti simili.

5. Indicare se la proposta contiene misure per tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.).

Le grandi imprese potranno approfittare maggiormente di economie di scala, possibili soprattutto in particolare a livello dei metodi di fabbricazione e delle procedure di valutazione e rivalutazione della conformità e di controllo periodico. In ogni caso, la differenza non è tale da richiedere l'adozione di misure particolari per le piccole e medie imprese, che potranno anche trarre vantaggio dalla semplificazione delle operazioni di movimentazione. La normalizzazione dovrebbe facilitare l'arrivo di nuove imprese, eventualmente di PMI, perché le decisioni di investimento saranno facilitate. Le misure avranno inoltre incidenze sul lungo termine poiché non implicano la sostituzione dell'attrezzatura esistente. Le condizioni di sicurezza rimangono le stesse per tutte le imprese.

Di conseguenza, non è prevista alcuna misura particolare per tenere conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese.

## CONSULTAZIONE

6. Elenco delle organizzazioni consultate sulla proposta e sintesi delle loro principali osservazioni.

Il 17 aprile 2002 la Commissione ha invitato le associazioni professionali (a livello europeo) interessate a pronunciarsi su un documento di consultazione. Gli organismi consultati sono:

<b>Iniziale</b>	<b>Organizzazione</b>
ACEA	Associazione dei costruttori europei di automobili
CCFE	Comunità delle ferrovie europee
CEFIC	European Chemical Industry Council
CEN	Comitato europeo di normalizzazione
CLECAT	Liaison Committee of European Freight Forwarders
EBU	European Barge Unione
ECASBA	EC Association of Ship Brokers & Agents
ECG	European car - Transport Group of Interest
ECSA	EC Ship-owners' Association
EFIP	European Federation of Inland Ports
EFLLC	European Freight & Logistics Leaders Club
VIA	European Intermodal Association
EIM	European Infrastructure Managers
ERFCP	European Rail Freight Customers Platform
ESC	European Shippers Council
ESN	European Short Sea Network
ESPO	European Sea Ports Organisation
FEPOR	Federation of European Private port Operators
FFE	Freight Forward Europe
GETC	Gruppo europeo per il TC
INE	Inland Navigation Europe
IRU	International Road Union
ISO	Organizzazione di standardizzazione internazionale
MIF	Maritime Industries Forum
O.E.B./E.S.O.	Organizzazione europea dei battellieri
UIC-GTC	Unione internazionale delle ferrovie - Gruppo trasporto combinato
UIRR	Unione internazionale delle società di trasporto combinato strada-rotaia

<b>Iniziale</b>	<b>Organizzazione</b>
UNICE	Union of Industrial and Employer's Confederations of Europe

Oltre ai contributi scritti, i rappresentanti di queste organizzazioni sono intervenuti nel corso della riunione di consultazione del 22 maggio 2002.

Il tenore generale dei contributi si può riassumere in tre punti:

- consenso generale sull'utilità di normalizzare e armonizzare alcune caratteristiche delle UCI senza peraltro vietare l'uso di altre unità;
- disaccordo sulle dimensioni comuni; ciascuno ha difeso le dimensioni già utilizzate dal "suo" modo di trasporto;
- un'urgente richiesta dei camionisti e degli armatori marittimi di aumentare i pesi e le dimensioni autorizzate nel trasporto stradale per tenere conto della realtà del commercio extra comunitario, specialmente i contenitori più lunghi di 13,6 metri.