

Parere del Comitato delle regioni sul tema «Piano d'azione sulla mobilità urbana»

(2010/C 232/05)

IL COMITATO DELLE REGIONI FORMULA LE SEGUENTI RACCOMANDAZIONI:

- il CdR sollecita la Commissione a tenere in debita considerazione la mobilità urbana nell'assegnazione dei finanziamenti UE, ricorrendo in particolare ai fondi strutturali e alla politica di coesione, alla Banca europea per gli investimenti (BEI) e alla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS),
- è dell'avviso che le politiche ed iniziative europee debbano presentare una maggiore coerenza e, in particolare, un approccio integrato alle politiche urbane,
- ribadisce il proprio sostegno allo sviluppo di piani sulla mobilità urbana sostenibile almeno per le città più grandi e sostiene l'introduzione di misure di incentivazione a livello UE che subordinino il finanziamento dei progetti in materia di trasporti urbani all'esistenza di piani di questo tipo e all'adozione di accordi di mobilità pubblico-privato,
- ritiene che la Commissione dovrebbe incoraggiare gli Stati membri a rendere obbligatori tali piani per tutte le grandi aree urbane e creare incentivi adeguati per facilitare la loro elaborazione da parte degli enti locali,
- esorta la Commissione a istituire un premio annuale europeo da attribuire alle iniziative di trasporto degne di nota e riproducibili altrove, nel quadro di un sistema di «bandiere verdi» europee da assegnare alle aree che riescono a ottenere bassi livelli di inquinamento e di congestione,
- invita la Commissione ad avviare quanto prima il proposto studio sugli aspetti urbani dell'internalizzazione dei costi esterni dei diversi modi di trasporto per riequilibrare i costi di questi ultimi.

Relatore:	Albert BORE, membro del Consiglio comunale di Birmingham (UK/PSE)
Testo di riferimento:	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Piano d'azione sulla mobilità urbana COM(2009) 490 definitivo

I. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Contesto

1. Nel 2008 il Comitato delle regioni ⁽¹⁾ (CdR) ha risposto al Libro verde della Commissione europea *Verso una nuova cultura della mobilità urbana* ⁽²⁾ con un proprio parere sull'argomento. A questo documento ha fatto seguito, nell'aprile 2009, il parere *Piano d'azione sulla mobilità urbana* ⁽³⁾, elaborato in risposta a una relazione di iniziativa del Parlamento europeo ⁽⁴⁾. In questo secondo parere il CdR accoglieva con favore le numerose iniziative in materia di mobilità urbana avviate dall'UE;

2. il CdR ha sostenuto un modello di attuazione dei piani di mobilità urbana basato su accordi sostenibili di lungo termine pubblico-pubblico o pubblico-privato («accordi di mobilità») e ha invitato la Commissione a istituire, nel quadro della politica di coesione, uno strumento finanziario posto a diretta disposizione delle regioni e degli enti locali per incoraggiare le autorità urbane ad adottare piani di mobilità. Responsabili della concezione e dell'attuazione dei piani di mobilità urbana dovrebbero essere le città stesse;

3. la Commissione è stata inoltre invitata ad apportare un valore aggiunto a tale processo mediante la creazione di incentivi finanziari, l'assegnazione di marchi di qualità e lo scambio di buone prassi, nel quadro di un sistema comparabile a quello delle «bandiere blu» europee per le zone costiere, da assegnare alle aree urbane con bassi livelli di inquinamento e di congestione sulla base di indicatori specifici;

4. il CdR giudica necessaria un'armonizzazione a livello europeo, soprattutto per quanto riguarda i requisiti tecnici dei veicoli (ad esempio: installazione nei veicoli esistenti di filtri antiparticolato, per l'abbattimento dei residui prevalentemente carboniosi emessi dai motori diesel), interventi infrastrutturali e servizi di trasporto, nonché segnaletica (cartelli, targhette, ecc.) per l'accesso degli autoveicoli alle «zone pulite a traffico limitato», conformemente alle norme europee sulle emissioni inquinanti e sull'inquinamento acustico;

5. il CdR ha inoltre sostenuto ⁽⁵⁾ la necessità di concentrarsi maggiormente sulla dimensione sociale della mobilità urbana, dal momento che essa costituisce lo strumento che permette di promuovere la coesione sia sociale che territoriale nelle aree urbane e periurbane;

6. la Commissione ha recentemente adottato un *Piano d'azione sulla mobilità urbana* ⁽⁶⁾ in cui propone venti misure intese a incoraggiare e ad aiutare gli enti locali e regionali e le autorità nazionali a realizzare i loro obiettivi in materia di mobilità urbana sostenibile. Si tratta del primo pacchetto globale di misure di sostegno nel settore della mobilità urbana sostenibile;

7. le misure proposte dalla Commissione verranno avviate nel corso dei quattro anni successivi all'adozione del Piano d'azione. Nel 2012 tuttavia la Commissione europea esaminerà l'attuazione del Piano e valuterà se sia necessario adottare ulteriori provvedimenti.

Osservazioni in merito al Piano d'azione sulla mobilità urbana della Commissione europea

8. Il CdR si congratula con la Commissione europea per aver finalmente pubblicato un Piano d'azione sulla mobilità urbana che presenta le principali problematiche da risolvere per migliorare la mobilità nelle città europee.

Le considerazioni di politica economica e ambientale a favore di un piano d'azione

9. La Commissione europea osserva che il 72 % ⁽⁷⁾ della popolazione europea vive in aree urbane e che questa percentuale aumenterà fino all'84 % nel 2050. In questo contesto, le aree urbane devono affrontare la sfida di garantire la sostenibilità dei trasporti sia in termini di concorrenza (congestione, costi dei trasporti) che di tutela dell'ambiente (inquinamento atmosferico e acustico);

(1) Parere del CdR *Libro verde sui trasporti urbani* (relatore: Albert BORE) - CdR 236/2007 fin.

(2) COM(2007) 551 definitivo.

(3) Parere del CdR *Piano d'azione sulla mobilità urbana* (relatore: Albert BORE) - CdR 417/2008 fin.

(4) Relazione sul *Piano d'azione sulla mobilità urbana* (relatore: Gilles SAVARY) - 2008/2217(INI).

(5) Parere sul *Libro verde sulla coesione territoriale* (relatore: Jean-Yves LE DRIAN) - CdR 274/2008 fin.

(6) COM(2009) 490 definitivo.

(7) Organizzazione delle Nazioni Unite, *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision*.

10. il CdR prende atto dell'importanza cruciale della mobilità urbana e dei trasporti urbani per il futuro dell'Europa, poiché si tratta di fattori che incidono sui tre principali pilastri dello sviluppo sostenibile, vale a dire:

- **il pilastro economico**, visto che la congestione dei trasporti pregiudica la competitività economica (ritardi negli scambi commerciali, costi più elevati del trasporto merci, ecc.). Le aree urbane sono il motore economico dell'Europa, in quanto creano oltre il 70 % della ricchezza economica dell'UE. Tuttavia, il 7 % di questa ricchezza viene assorbita dai costi esterni provocati dagli incidenti, dalla congestione, e dai problemi per la salute e l'ambiente,
- **il pilastro ambientale**, dal momento che l'inquinamento provocato dal traffico automobilistico e dall'autotrasporto pesante e la congestione nelle aree metropolitane, nelle città e nelle aree interurbane costituiscono i principali ostacoli al conseguimento dei cosiddetti obiettivi «3x20» da parte dell'UE. Il trasporto motorizzato nelle città è responsabile del 40 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto stradale complessivo e fino al 70 % delle altre sostanze inquinanti. È evidente che uno spostamento modale nei trasporti urbani (visto che i trasporti pubblici rappresentano la soluzione principale) contribuirà alla sostenibilità dello sviluppo europeo,
- **il pilastro sociale**, perché la realizzazione di sistemi di trasporto pubblico più efficienti e la riduzione della congestione incideranno positivamente sulla qualità di vita dei cittadini e sulla salute pubblica e permetteranno agli abitanti dei quartieri meno favoriti e alle comunità svantaggiate di accedere più facilmente ai centri urbani e, di conseguenza, anche alle opportunità di lavoro, ai servizi (salute e istruzione) e alla cultura.

Ruoli e responsabilità

11. Il CdR si compiace che la Commissione abbia perfettamente assimilato il principio di sussidiarietà, visto che nel piano d'azione riconosce che le politiche in materia di mobilità urbana sono principalmente di competenza degli enti locali e regionali e delle autorità nazionali, anche se spesso le decisioni adottate a livello locale si inseriscono in un quadro di riferimento definito dalla politica nazionale e comunitaria;

12. la Commissione ritiene che un approccio basato sul partenariato nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze e responsabilità di tutti i livelli di *governance* possa offrire molti vantaggi;

13. le venti misure proposte nel Piano d'azione costituiscono essenzialmente degli strumenti volti ad aiutare le città e le regioni a sviluppare una politica di mobilità sostenibile e riflettono gran parte delle raccomandazioni formulate in passato dal CdR. Questi strumenti comprendono:

- lo scambio di informazioni e di buone pratiche,

- la pubblicazione di informazioni e documenti di orientamento concernenti la definizione di piani di mobilità urbana,
- il dialogo con gli operatori dei trasporti pubblici per stabilire una serie di impegni volontari relativi ai diritti dei passeggeri,
- una guida Internet ai veicoli puliti e discussioni con gli Stati membri sulle disposizioni per includere negli esami per il rilascio della patente la guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico,
- un osservatorio sulla mobilità urbana,
- una serie di studi sulla mobilità urbana nonché sul funzionamento pratico dei diversi tipi di aree verdi nell'UE;

14. il Piano d'azione sulla mobilità urbana rappresenta un'opportunità per definire un quadro di riferimento UE che aiuti gli enti locali e regionali e le autorità nazionali a intervenire nelle aree urbane in cui vi è bisogno di sviluppare reti di trasporto sostenibili e di introdurre nuove soluzioni tecnologiche, nel rispetto delle varie competenze e responsabilità; esso permetterà inoltre di adottare misure che offrano ai cittadini dell'UE la possibilità di avvalersi di modi di trasporto puliti nelle aree urbane e di cambiare il loro comportamento in materia di mobilità urbana per conseguire gli obiettivi di tutela ambientale, competitività economica e coesione sociale dell'UE;

15. il Piano d'azione della Commissione europea definisce sei temi, emersi dalla consultazione sul Libro verde sulla mobilità urbana, su ciascuno dei quali vale la pena formulare ulteriori osservazioni.

Promuovere le politiche integrate

16. Delle tre azioni proposte, forse la più importante è quella che supporta le autorità locali nello sviluppo di piani di mobilità urbana sostenibili per il trasporto merci e passeggeri nelle aree urbane e periurbane. Una delle principali raccomandazioni del Comitato delle regioni ⁽⁸⁾ verteva proprio su questo tipo di azione;

17. va tuttavia notata un'aggiunta interessante e degna di sostegno, vale a dire la proposta di introdurre la dimensione della mobilità urbana nei Piani d'azione per l'energia sostenibile che saranno elaborati dalle città aderenti al Patto dei sindaci ⁽⁹⁾ al fine di promuovere un approccio integrato che combini energia e cambiamento climatico, da un lato, e le questioni di trasporto e mobilità sostenibili dall'altro;

⁽⁸⁾ Cfr. la nota 3.

⁽⁹⁾ www.eumayors.eu.

18. la Commissione europea intende inoltre pubblicare una serie di informazioni sui rapporti fra la mobilità urbana sostenibile e gli obiettivi della politica regionale, nonché sul collegamento tra il trasporto urbano e la rete transeuropea di trasporto.

Concentrarsi sui cittadini

19. La Commissione ammette che per rendere interessanti i servizi di autobus, tram, metropolitana e altri modi di trasporto pubblico agli occhi dei cittadini è essenziale riconoscere i diritti dei passeggeri e mettere a loro disposizione informazioni circa l'affidabilità, la sicurezza ecc. Essa intende individuare le migliori pratiche in uso su scala UE e mettere in atto una serie di impegni volontari che rafforzino i diritti dei passeggeri nel trasporto pubblico, iniziativa che già in passato ha ricevuto il sostegno del CdR ⁽¹⁰⁾;

20. la Commissione intende collaborare con gli operatori dei trasporti pubblici e altri operatori per agevolare la fornitura di informazioni sui tragitti. Lo scopo ultimo è quello di offrire agli utenti un portale Internet sui tragitti dei trasporti pubblici a livello dell'UE, con un'attenzione particolare ai nodi principali della rete TEN-T e ai rispettivi collegamenti locali e regionali. Si tratta di una proposta già precedentemente avanzata dal CdR ⁽¹⁰⁾;

21. la Commissione propone di lanciare uno studio sulle norme di accesso per le aree verdi nell'UE allo scopo di promuovere lo scambio delle buone pratiche. Si tratta di una proposta che conferma l'idea del CdR ⁽¹⁰⁾ di istituire un premio annuale europeo da attribuire alle iniziative di trasporto degne di nota e riproducibili altrove, nel quadro di un sistema comparabile a quello delle «bandiere blu» europee, da assegnare alle aree con bassi livelli di inquinamento e di congestione (un «programma bandiera verde»). Per la Settimana europea della mobilità, la Commissione europea suggerisce di ottimizzare l'attuale sistema di assegnazione dei premi e di introdurre un premio speciale per promuovere l'adozione di piani di mobilità urbana;

22. considerato che l'apprendimento di stili di guida efficienti sotto il profilo del consumo energetico è già un elemento obbligatorio della formazione e della valutazione degli autisti professionisti, la Commissione discuterà con gli Stati membri se e come includerlo negli esami per il rilascio della patente ai privati cittadini.

Trasporti urbani non inquinanti

23. La Commissione europea ritiene che un'azione coordinata a livello dell'UE possa aiutare a rafforzare i mercati delle nuove tecnologie per veicoli puliti e dei carburanti alternativi. Pertanto

propone di continuare a promuovere i progetti di ricerca e dimostrazione finanziati tramite il Settimo programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico (7PQ) per facilitare l'introduzione sul mercato di veicoli a basse emissioni e a emissioni zero e di carburanti alternativi, con riferimento specifico all'iniziativa europea per le auto verdi ⁽¹¹⁾, un progetto che si concentra sui veicoli elettrici e sulle relative infrastrutture nelle aree urbane;

24. la Commissione elaborerà una guida su Internet dedicata ai veicoli puliti e a basso consumo energetico, che offrirà anche supporto per gli appalti congiunti per veicoli nei servizi pubblici;

25. una volta stabilito il quadro UE per l'internalizzazione dei costi esterni, la Commissione avvierà uno studio sugli aspetti urbani dell'internalizzazione che esaminerà l'efficacia e la razionalità di varie soluzioni tariffarie che imputano i costi esterni (costi legati all'ambiente, alla congestione e ad altri aspetti) agli utenti.

Rafforzare i finanziamenti

26. In passato il Comitato delle regioni ⁽¹⁰⁾ si è raccomandato in maniera particolare di appoggiare la proposta di subordinare il finanziamento e il cofinanziamento europei dei progetti in materia di trasporti urbani all'esistenza di piani integrati di mobilità urbana, dando così un ulteriore incentivo ai piani per i trasporti urbani. Ha inoltre appoggiato l'introduzione di uno strumento finanziario europeo che consentisse di cofinanziare i piani di mobilità urbana, purché subordinati all'esistenza di accordi di mobilità pubblico-pubblico o pubblico-privato in grado di attrarre finanziamenti da parte del settore privato e di programmi locali, regionali o nazionali;

27. nel suo piano d'azione la Commissione riconosce che i finanziamenti UE, compresi gli strumenti della Banca europea per gli investimenti, possono fornire incentivi significativi e favorire la concessione di fondi privati, aiutando così le autorità locali a sviluppare meccanismi innovativi di partenariato pubblici o privati. La Commissione intende inoltre aiutare le autorità e gli interessati ad esplorare le attuali possibilità di finanziamento e sviluppare meccanismi innovativi di partenariato pubblici o privati;

28. la Commissione riconosce inoltre che dovrebbe continuare a finanziare l'iniziativa Civitas oltre la terza generazione di progetti avviati nel 2008, come del resto già sostenuto dal CdR in passato ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Cfr. la nota 3.

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/research/trnsport/info/green_cars_initiative_en.html.

Condividere le esperienze e le conoscenze

29. La Commissione europea intende avviare uno studio su come migliorare la raccolta dei dati sul trasporto e la mobilità urbana, e istituire una piattaforma virtuale per condividere informazioni, dati e statistiche, seguire gli sviluppi e facilitare lo scambio di buone pratiche, basandosi sulle iniziative esistenti ⁽¹²⁾. Questa iniziativa era già stata accolta con favore dal Comitato delle regioni.

Ottimizzare la mobilità urbana

30. La Commissione europea si propone di facilitare il trasferimento verso modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e un'efficiente logistica del trasporto merci, e per realizzare tali obiettivi, intende organizzare una conferenza sul trasporto merci urbano nel 2010. Si tratta di un'iniziativa che viene accolta con favore dal CdR;

31. la Commissione intende inoltre offrire assistenza sulle applicazioni STI (sistemi di trasporto intelligenti), eventualmente adottando protocolli di comunicazione interoperabili e il trasferimento di dati per migliorare la mobilità urbana riguardo, ad esempio, ai sistemi elettronici di biglietteria e pagamento, alla gestione del traffico, alle informazioni sui tragitti, ecc.

II. RACCOMANDAZIONI POLITICHE**IL COMITATO DELLE REGIONI**

32. accoglie con favore il Piano d'azione sulla mobilità urbana della Commissione europea e sostiene le misure proposte in quanto non compromettono il principio di sussidiarietà né mettono in discussione la responsabilità primaria delle autorità locali, regionali e nazionali. Esprime altresì la convinzione che le sfide in materia di mobilità urbana siano altrettanto importanti delle infrastrutture di trasporto regionale e a lunga distanza e corrispondano in ogni caso ad azioni complementari nell'uno o nell'altro campo di azione territoriale e funzionale.

Finanziare un trasferimento modale verso il trasporto pubblico

33. Considera che le azioni basate sulla tecnologia (nuove tecnologie nel campo dei motori, migliori carburanti e altri miglioramenti) previste dal Settimo programma quadro (7PQ) non saranno sufficienti a garantire sistemi di trasporto pubblico di elevata qualità, sicuri e accessibili che permettano di realizzare un importante trasferimento modale e una riduzione della congestione nelle aree urbane. Bisogna quindi incoraggiare il trasferimento modale privilegiando tutte le forme di trasporto pubblico e gli spostamenti a piedi e in bicicletta;

34. sollecita pertanto la Commissione a orientare l'attenzione verso forme di mobilità urbana che rispettino chiari criteri di sostenibilità nelle aree urbane e periurbane dell'UE, ricorrendo in particolare ai fondi strutturali e alla politica di coesione, alla Banca europea per gli investimenti (BEI) e alla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS);

⁽¹²⁾ Ad esempio: www.eltis.org.

35. esorta inoltre, nel contesto del prossimo riesame delle Prospettive finanziarie, a tener conto delle esigenze del trasporto urbano, in particolare alla luce del grande contributo che potrebbero apportare i piani di mobilità finanziati ai pilastri economici, ambientali e sociali dello sviluppo sostenibile nelle aree metropolitane;

36. appoggia le proposte del Parlamento europeo riguardo allo studio, nel quadro delle prospettive finanziarie 2014-2020, di uno strumento finanziario europeo che permetta di cofinanziare:

- i piani di trasporto urbano e
- investimenti nella mobilità urbana e metropolitana che rispondano agli obiettivi ambientali e socioeconomici dell'UE;

37. ritiene che si tratti di interventi giustificati dal fatto che la fornitura nelle città europee e nelle aree periurbane di sistemi di trasporto pubblico di elevata qualità, sicuri, accessibili e ampi permetterebbe di:

- rafforzare la crescita economica e la competitività mediante la riduzione della congestione e dei costi di trasporto, una gestione migliore dei movimenti di passeggeri e di merci, la creazione di posti di lavoro a sostegno dei sistemi di trasporto pubblico e l'effetto leva prodotto da questi investimenti ⁽¹³⁾,
- migliorare la qualità ambientale mediante la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di altre sostanze inquinanti nonché del traffico stradale, il risparmio energetico ⁽¹⁴⁾, il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione degli effetti sulla salute respiratoria e cardiovascolare,
- rafforzare la coesione sociale e territoriale ⁽¹⁵⁾ mediante una maggiore mobilità dei residenti, e in particolare delle comunità escluse che vivono nelle periferie svantaggiate e al tempo stesso migliorare l'ambiente costruito e quello delle attrazioni turistiche nei centri urbani.

⁽¹³⁾ Gli investimenti nei trasporti pubblici hanno un effetto moltiplicatore di 2-2,5 sulle economie locali e regionali - Quinto programma quadro della CE (2005); studio Transecon.

⁽¹⁴⁾ È possibile realizzare un risparmio energetico annuo compreso tra 400 e 500 kg di carburante per abitante nelle città in cui i trasporti pubblici detengono un'elevata quota modale - UITP (*Union internationale des transports publics* - Organizzazione mondiale delle autorità e degli operatori dei trasporti pubblici).

⁽¹⁵⁾ Cfr. la nota 5.

Adottare un approccio integrato alle politiche urbane

38. È dell'avviso che le politiche ed iniziative europee debbano presentare una maggiore coerenza e, in particolare, un approccio integrato alle politiche urbane e di pianificazione territoriale per evitare che, ad esempio, le iniziative intese ad affrontare il problema della congestione e dell'inquinamento ambientale tramite l'elaborazione di piani per la mobilità urbana integrati e sostenibili nelle aree metropolitane vanifichino le politiche in materia di pianificazione urbana e alloggi;

39. ribadisce il proprio sostegno allo sviluppo di piani sulla mobilità urbana sostenibile che affrontino, almeno nelle città più grandi e nelle aree urbane e periurbane, le difficoltà di accesso di tutti gli abitanti e i bisogni in materia di trasporto merci di queste aree, nonché la congestione e gli effetti sull'ambiente e sulla salute;

40. sostiene l'introduzione di misure di incentivazione a livello UE in modo da subordinare, nelle aree urbane e periurbane interessate, il finanziamento e il cofinanziamento dei progetti in materia di trasporti urbani e metropolitani all'esistenza di piani di mobilità urbana sostenibile e all'adozione di accordi di mobilità pubblico-pubblico o pubblico-privato in grado di attrarre finanziamenti da parte del settore privato e di programmi locali, regionali o nazionali;

41. riconosce che molte città hanno già elaborato dei piani di mobilità ma ritiene che, se questo approccio fosse adottato in tutte le principali aree urbane con la partecipazione attiva dei soggetti interessati, le città continuerebbero a poter adattare liberamente tali piani alle loro esigenze mentre la Commissione potrebbe dimostrare il valore aggiunto delle iniziative a livello UE;

42. osserva che, come già in passato, la Commissione europea ha invitato gli enti locali a sviluppare e attuare dei piani per un trasporto urbano sostenibile ⁽¹⁶⁾ e ritiene che essa dovrebbe incoraggiare gli Stati membri a rendere obbligatoria questa misura per tutte le grandi aree urbane e periurbane e creare incentivi adeguati per facilitare la loro elaborazione da parte degli enti locali e regionali;

43. insiste sulla necessità di incrementare i finanziamenti destinati all'iniziativa Civitas, ma solo per portarla oltre i progetti di dimostrazione e lo scambio di buone pratiche e far sì che contribuisca alla promozione e all'attuazione dei piani di mobilità urbana;

44. sollecita la Commissione a incentivare maggiormente lo sviluppo e l'attuazione di piani di mobilità urbana mediante l'introduzione di un premio annuale europeo da attribuire alle iniziative di trasporto degne di nota e riproducibili altrove, nel quadro di un sistema di «bandiere verdi» europee, da assegnare per esempio alle aree urbane che adottano piani di mobilità urbana e realizzano bassi livelli di inquinamento e di congestione o che ottengono risultati particolarmente positivi nell'ambito del cosiddetto *modal split* (scelta dei modi di trasporto);

⁽¹⁶⁾ Strategia tematica sull'ambiente urbano - COM(2005) 718 definitivo.

45. raccomanda alla Commissione di adottare una serie di indicatori in base a cui attribuire la «bandiera verde urbana», pur riconoscendo che il conseguimento di bassi livelli di inquinamento (atmosferico e acustico) e di congestione (velocità e affidabilità degli spostamenti) costituisce una sfida la cui difficoltà può variare sensibilmente alla luce della grande eterogeneità delle città e dei trasporti urbani;

46. raccomanda che, nella selezione delle città per l'attribuzione delle «bandiere verdi», si tenga conto anche della promozione di una mentalità «ecologica» e/o rispettosa dell'ambiente nelle zone urbane, nonché della promozione dell'uso di forme di trasporto alternative (grazie alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili o alla diffusione di altri mezzi di trasporto alternativi, ecc.).

Promuovere il trasferimento modale nei trasporti

47. Ammette che i cittadini dell'UE, maggiormente consapevoli dei cambiamenti climatici, possano ora essere più ricettivi all'adozione di misure in virtù delle quali, laddove le pubbliche autorità non investono nei trasporti pubblici, i costi esterni dei sistemi di trasporto (costi legati all'ambiente, alla congestione e ad altri aspetti) vengono sostenuti dagli utenti, secondo il principio «chi inquina paga»;

48. invita la Commissione ad avviare quanto prima il proposto studio sugli aspetti urbani dell'internalizzazione dei costi esterni dei diversi modi di trasporto ⁽¹⁷⁾, ⁽¹⁸⁾, affinché si possano adottare le disposizioni del caso per riequilibrare i costi di tali modi di trasporto e realizzare un sistema di trasporto più sostenibile nelle aree urbane;

49. ritiene che le linee guida proposte dalla Commissione sulle varie possibilità per integrare i costi esterni della mobilità nei prezzi dei trasporti incoraggeranno i cittadini a sostenere i modi di trasporto puliti, concorrendo così al trasferimento modale, e contribuiranno a chiarire loro che il trasporto individuale «sembra» più economico solo in quanto i costi esterni non compaiono nei conti economici del trasporto;

50. accoglie con soddisfazione il sostegno offerto dalla Commissione alla ricerca sui veicoli più puliti e a ridotto consumo energetico e sui combustibili alternativi; osserva tuttavia che se i progressi tecnologici contribuiscono al conseguimento degli obiettivi ambientali, è altrettanto importante prevedere delle misure volte a realizzare il trasferimento modale per far fronte ai problemi ambientali e di congestione che affliggono le aree urbane.

⁽¹⁷⁾ Secondo una relazione dell'Agenzia europea dell'ambiente, le tariffe ferroviarie e quelle delle autolinee aumentano più rapidamente del costo dell'uso dell'automobile privata (Agenzia europea dell'ambiente, relazione 3/2004).

⁽¹⁸⁾ *Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso* (relatore: Väino HALLIKMÄGI) - CdR 146/2009 fin.

Rafforzare i diritti dei passeggeri

51. Accoglie con favore le proposte della Commissione concernenti i diritti dei passeggeri e la fornitura di informazioni sulla sicurezza e l'affidabilità. Visto tuttavia che esse riguarderanno esclusivamente gli impegni volontari fondati sulle buone pratiche su scala UE, sollecita la Commissione a rafforzare il probabile impatto delle sue proposte sostenendo la realizzazione di campagne di comunicazione e sensibilizzazione in tutti gli Stati membri,

Bruxelles, 15 aprile 2010

in collaborazione con le autorità competenti a livello nazionale, regionale e locale;

52. chiede che queste campagne di sensibilizzazione diffondano anche informazioni sull'impatto delle misure relative alla mobilità urbana e delle scelte dei cittadini europei in materia di sostenibilità sull'ambiente e sulla competitività economica dell'Europa e delle regioni europee.

*Il primo vicepresidente
del Comitato delle regioni*
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
