

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «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

(2011/C 21/10)

Relatore generale: **HENCKS**

La Commissione europea, in data 30 settembre 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

«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.

L'Ufficio di presidenza del Comitato economico e sociale europeo ha incaricato, in data 3 novembre 2009, la sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, di preparare i lavori in materia.

Vista l'urgenza dei lavori, in conformità dell'articolo 59, paragrafo 1, del proprio Regolamento interno, il Comitato economico e sociale europeo, nel corso della 463a sessione plenaria dei giorni 26 e 27 maggio 2010 (seduta del 27 maggio), ha nominato relatore generale HENCKS e ha adottato il seguente parere con 175 voti favorevoli, 1 voto contrario e 1 astensione.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Nelle aree urbane vive oltre il 60 % della popolazione europea. La quasi totalità di queste zone registra gli stessi problemi legati al traffico stradale: ingorghi, effetti nocivi sull'ambiente, inquinamento atmosferico e acustico, incidenti stradali, impatto negativo sulla salute, strozzature della catena logistica, ecc.

1.2 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) esprime quindi vivo apprezzamento per la pubblicazione del piano d'azione sulla mobilità urbana, in cui la Commissione europea sottopone agli enti locali e regionali e alle autorità nazionali un ventaglio di proposte volte a consentire una qualità di vita quanto più possibile elevata e sostenibile nelle aree urbane.

1.3 Nella convinzione che, in determinati settori della mobilità urbana, un'azione concertata a livello di Unione europea possa apportare un significativo valore aggiunto, il CESE auspica che i settori di competenza e di diretta responsabilità dell'UE vengano definiti più chiaramente, in conformità dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

1.4 Il Comitato deve tuttavia constatare che le proposte illustrate dalla Commissione nel piano d'azione non sono affatto all'altezza delle raccomandazioni formulate dallo stesso CESE nei suoi precedenti pareri in materia di mobilità urbana.

1.5 La maggior parte delle misure che essa raccomanda non sono altro che consigli benintenzionati e certamente encomiabili, privi però di carattere vincolante e, nel merito, tutt'altro che rivoluzionari.

1.6 Non solo, ma il fatto che la comunicazione in esame riprenda in larga parte temi e proposte che figuravano già nella

precedente comunicazione del 1998 intitolata *Sviluppare la rete dei cittadini* induce a ritenere che la situazione non sia affatto migliorata da allora. Il CESE deplora pertanto che la comunicazione in esame non tracci un bilancio dei risultati delle iniziative previste in tale comunicazione del 1998.

1.7 Il piano d'azione in esame dovrebbe perlomeno essere corredato, questa volta, di obiettivi quantitativi, misurabili sulla base di una serie di indicatori, che le città e le loro aree periferiche dovrebbero sforzarsi di conseguire mediante l'adozione di piani di mobilità sostenibile di loro scelta.

1.8 Il CESE reputa necessario che il piano d'azione in esame sia integrato da un secondo piano nel quale vengano affrontate più dettagliatamente, tra l'altro, le questioni della piccola criminalità nei trasporti pubblici, della mobilità non motorizzata e dei motocicli.

1.9 Il CESE accoglie con favore l'intenzione della presidenza spagnola del Consiglio di istituire un dispositivo o un programma paneuropeo destinato a promuovere l'accessibilità nelle città e nei comuni europei, in particolare per le persone a mobilità ridotta, e auspica di venire strettamente associato a tale iniziativa poiché essa presenta un notevole interesse per la società civile.

1.10 Per finire, il CESE raccomanda di assegnare i fondi strutturali e di coesione dell'UE in modo più mirato, segnatamente tramite la creazione di uno strumento finanziario specifico per la promozione della mobilità urbana. Propone quindi che l'assegnazione dei finanziamenti sia subordinata all'effettiva attuazione di piani di mobilità urbana e al rispetto dei criteri di accessibilità per le persone a mobilità ridotta.

2. Origine del piano d'azione

2.1 Il 30 settembre 2009 la Commissione europea ha adottato un *Piano d'azione sulla mobilità urbana* che - sebbene non venga esplicitamente indicato nel titolo - è da intendersi come un piano sostenibile.

2.2 La pubblicazione del piano d'azione da parte della Commissione europea risponde a una richiesta avanzata da diversi soggetti interessati, a cominciare dal Parlamento europeo, ma anche dal CESE, il quale aveva già caldeggiato una simile iniziativa sia nel parere esplorativo *Trasporti nelle aree urbane e metropolitane* ⁽¹⁾ che in altri pareri ⁽²⁾. Secondo il CESE, un piano di questo genere dovrebbe essere corredato di obiettivi quantitativi in termini di miglioramento della qualità di vita, di rafforzamento della tutela ambientale e di aumento dell'efficienza energetica nelle città.

2.3 Il 25 settembre 2007 la Commissione aveva avviato una consultazione pubblica con la pubblicazione del Libro verde *Verso una nuova cultura della mobilità urbana*, consultazione da cui è emerso con chiarezza che l'Unione europea ha un ruolo importante da svolgere nella promozione di una mobilità urbana sostenibile.

2.4 Tuttavia, la pubblicazione di un piano d'azione (prevista nel programma legislativo della Commissione europea per il 2008) era stata prima annunciata e poi più volte rimandata, a motivo dell'opposizione di alcuni soggetti interessati secondo cui qualsiasi iniziativa della Commissione in materia avrebbe violato il principio di sussidiarietà e di autonomia amministrativa degli enti locali e territoriali.

2.5 Dal momento che, per i motivi sopra ricordati, la Commissione non è stata in grado di pubblicare il piano d'azione, come previsto, entro la fine del 2008, il Parlamento europeo, nel timore che l'iniziativa finisse per cadere nel dimenticatoio, ha avviato una propria riflessione sul tema votando una *Risoluzione su un piano d'azione sulla mobilità urbana* ⁽³⁾ allo scopo di offrire il suo appoggio alla Commissione, invitata a tradurre una serie di indicazioni contenute nel Libro verde in una guida destinata agli enti territoriali.

3. Il ruolo dell'Unione europea nel settore della mobilità urbana

3.1 Se è vero che le dichiarazioni politiche di principio a favore di trasporti urbani sostenibili non mancano, è anche vero che esse dovrebbero tradursi in soluzioni concrete, per essere poi attuate dalle istanze più idonee.

3.2 I sistemi di trasporto urbano sono parte integrante del sistema dei trasporti europeo e, di conseguenza, della politica comune dei trasporti. Nella riunione informale del 16 febbraio 2010 i ministri dei Trasporti dell'UE hanno convenuto sull'esigenza di introdurre i piani di mobilità urbana nell'ambito di un quadro normativo coordinato tra autorità locali, regionali, nazionali e dell'UE, per promuovere una maggiore integrazione

delle infrastrutture e dei servizi di trasporto nelle strategie territoriali, urbane e rurali.

3.3 Già oggi un gran numero di direttive, regolamenti, comunicazioni e programmi d'azione dell'UE hanno un impatto molto rilevante sui trasporti urbani, nella prospettiva del cambiamento climatico, della tutela della salute e dell'ambiente, dell'energia sostenibile, della sicurezza stradale e, infine, degli investimenti nei servizi di trasporto pubblico e nel loro esercizio.

3.4 Al fine di garantire il più scrupoloso rispetto del principio di sussidiarietà, la Commissione si limita ad esortare le autorità comunali ad introdurre misure di lotta al cambiamento climatico e a realizzare sistemi di trasporto efficienti e sostenibili, ma solo sulla base di impegni volontariamente assunti.

3.5 In questo contesto, il CESE intende sottolineare come le città e le loro aree periferiche, pur presentando un quadro complessivo fortemente disomogeneo, si trovino tuttavia confrontate a problemi comuni di sviluppo sostenibile che non sono riconducibili al solo contesto urbano e che potranno essere risolti unicamente con l'adozione di un insieme coerente di iniziative a livello europeo, sul modello delle disposizioni già adottate dall'UE sulla qualità dell'aria ambiente o sulla gestione del rumore ambientale ⁽⁴⁾.

3.6 Occorre inoltre aggiungere che nella comunicazione intitolata *Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso* ⁽⁵⁾ la Commissione constata che in materia di politiche dei trasporti «[i] risultati relativi agli obiettivi fissati nell'ambito della strategia per lo sviluppo sostenibile dell'UE sono invece più limitati: come illustrato nella relazione intermedia del 2007, per diversi aspetti il sistema europeo di trasporto non ha ancora imboccato una via sostenibile».

3.7 In un recente parere esplorativo sul tema *Punti di partenza per una politica europea dei trasporti dopo il 2010* ⁽⁶⁾, il CESE ha concluso che, se è vero che i trasporti ci consentono di usufruire della libertà in un'ampia gamma di accezioni (la libertà di lavorare e risiedere in parti diverse del mondo, la libertà di usare prodotti e servizi diversi, la libertà di effettuare scambi e stabilire contatti personali), la politica ha comunque il compito essenziale di definire un quadro chiaro per le «libertà» di cui sopra, e anche di porre dei limiti quando esse compromettano o addirittura minaccino altre libertà o bisogni: ciò vale, ad esempio, nei casi in cui siano in gioco la salute umana, il nostro ambiente e/o il nostro clima, o ancora i fabbisogni delle generazioni future.

3.8 Anche se le politiche dei trasporti urbani adottate da alcune città all'avanguardia nel settore del trasporto sostenibile dimostrano che, quando i responsabili politici si impegnano a preparare il terreno, è possibile invertire le tendenze negative, rimane assolutamente indispensabile un impegno collettivo a livello europeo per limitare le emissioni globali di CO₂.

⁽¹⁾ GU C 168 del 20.7.2007, pag. 77.

⁽²⁾ GU C 224 del 30.8.2008, pag. 39; GU C 317 del 23.12.2009, pag. 1.

⁽³⁾ 2008/2217(INI) - relatore: SAVARY.

⁽⁴⁾ Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa; direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

⁽⁵⁾ COM(2009) 279 definitivo.

⁽⁶⁾ GU C 255 del 27.9.2010, pag. 110.

3.9 Il traffico urbano - in particolare gli spostamenti motorizzati - è responsabile del 40 % delle emissioni di CO₂ e del 70 % delle emissioni di altri agenti inquinanti prodotti dal trasporto su strada. Gli obiettivi in materia di cambiamento climatico stabiliti dall'Unione europea potranno essere conseguiti solo adeguando le politiche di trasporto urbano: non è infatti con iniziative isolate - per quanto lodevoli e necessarie - attuate unicamente caso per caso a livello locale o regionale, che le sfide possono essere affrontate in modo sostenibile.

3.10 Le azioni intraprese dagli enti locali e territoriali devono quindi essere sostenute mobilitando tutte le risorse europee, in modo da realizzare gli obiettivi della strategia globale dell'UE volta a lottare contro il cambiamento climatico, promuovere l'efficienza energetica e lo sviluppo di energie rinnovabili, nonché a rafforzare la coesione sociale.

4. Contenuto del piano d'azione

4.1 Il piano d'azione proposto dalla Commissione - ispirato in larga misura ai risultati della consultazione pubblica lanciata il 25 settembre 2007 - riguarda tanto il trasporto merci quanto il trasporto passeggeri nelle aree urbane e periurbane.

4.2 Obiettivo del piano è coadiuvare le autorità locali, regionali e nazionali - evitando tuttavia di imporre loro soluzioni predefinite - nella promozione di una vera e propria cultura della mobilità urbana sostenibile, in particolare riducendo il traffico e gli ingorghi nelle città e, di conseguenza, gli incidenti stradali, l'inquinamento atmosferico e i consumi energetici.

4.3 Pertanto, le proposte del piano d'azione della Commissione non intendono affatto sostituirsi alle soluzioni prescelte dagli enti locali e regionali per risolvere i problemi legati alla mobilità urbana. Il piano - concepito come strumento di incentivazione - propone di raccogliere, documentare e condividere le esperienze per promuovere le migliori pratiche, aiutare ad avallarsi delle opportunità di finanziamento o di cofinanziamento offerte dall'UE, sostenere i progetti di ricerca ed elaborare documentazione informativa di orientamento, in particolare sul trasporto merci e sui sistemi di trasporto intelligenti.

4.4 Il piano d'azione globale raccomanda 20 misure concrete, ripartite su sei grandi temi illustrati brevemente qui di seguito, da attuare entro il 2012 in base a una precisa tabella di marcia.

4.4.1 Promuovere le politiche integrate

Per promuovere l'interconnessione fra tutti i modi di trasporto, soprattutto nel quadro dei piani di mobilità urbana, è necessario elaborare un approccio integrato che tenga conto dell'interdipendenza tra detti modi di trasporto, delle limitazioni all'interno dello spazio urbano e del ruolo dei sistemi urbani.

4.4.2 Concentrarsi sui cittadini

Occorrerà rivolgere particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- creazione d'incentivi (tariffazione, qualità, accessibilità per le persone a mobilità ridotta, campagne di informazione, diritti dei passeggeri, «zone verdi», ecc.) per invogliare i cittadini

all'uso regolare dei trasporti pubblici o agli spostamenti non motorizzati,

- la realizzazione di campagne educative, di informazione e di sensibilizzazione destinate a ottenere modifiche durevoli nei comportamenti,
- l'adozione di una guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico da parte sia dei privati che degli autisti professionisti.

4.4.3 Trasporti urbani meno inquinanti

Il piano d'azione propone il sostegno a progetti di ricerca e di sviluppo di veicoli a basse emissioni e a emissioni zero, come pure di modi di trasporto a basso impatto ecologico. La Commissione predisporrà e metterà a disposizione su Internet una guida dedicata ai veicoli puliti e basso consumo energetico, faciliterà lo scambio di informazioni sui meccanismi di tariffazione urbana e provvederà inoltre a valutare attentamente l'efficacia del sistema dei pedaggi e l'internalizzazione dei costi esterni.

4.4.4 Rafforzamento dei finanziamenti

Per razionalizzare le fonti di finanziamento oggi esistenti a livello dell'Unione e analizzare i fabbisogni per il futuro, la Commissione pubblicherà materiale esplicativo sulla mobilità urbana sostenibile e la politica di coesione sociale, oltre ad esaminare un ventaglio di soluzioni di tariffazione nel settore dei trasporti urbani. L'obiettivo è sensibilizzare sulle attuali possibilità di finanziamento offerte dall'UE e ottimizzare quelle già esistenti promuovendo migliori sinergie fra strumenti quali i fondi strutturali e di ricerca, esplorare meccanismi innovativi di partenariato pubblico-privato ed esaminare il fabbisogno di un finanziamento ad hoc destinato alla mobilità urbana sostenibile.

4.4.5 Condividere le esperienze e le conoscenze

Affinché i soggetti interessati possano beneficiare delle esperienze realizzate da altri, la Commissione creerà una banca dati contenente, oltre a informazioni su una vasta gamma di soluzioni collaudate e già messe in pratica, una sintesi della legislazione europea e degli strumenti di finanziamento utili: questa banca dati sarà consultabile attraverso un osservatorio della mobilità urbana istituito come piattaforma virtuale.

4.4.6 Ottimizzare la mobilità urbana

Per facilitare il processo di adozione di modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e di una logistica più efficiente, la Commissione si prefigge di accelerare l'attuazione di piani di mobilità urbana sostenibile da parte delle città e delle regioni elaborando materiale esplicativo su aspetti importanti di tali piani, ad esempio sulla distribuzione delle merci nelle zone urbane e sui sistemi di trasporto intelligenti.

4.5 Nel 2012 la Commissione valuterà l'attuazione del piano d'azione globale e l'esigenza di eventuali nuove iniziative.

5. Osservazioni generali

5.1 Dal momento che rientrano nella categoria dei servizi d'interesse generale, i trasporti pubblici devono soddisfare una serie di criteri: universalità, accessibilità, continuità, qualità e prezzo ragionevole. In questa prospettiva, il CESE accoglie con favore tutte le azioni previste dalla comunicazione in esame, che costituiscono altrettanti passi in avanti nella direzione giusta.

5.2 Tuttavia, il Comitato, pur compiacendosi del fatto che tra i testi di riferimento della comunicazione in esame venga citato il suo parere in merito al *Libro verde - Verso una nuova cultura della mobilità urbana*, deve purtroppo constatare che le proposte della Commissione non sono affatto all'altezza delle raccomandazioni formulate dallo stesso CESE sia nel succitato parere che in altri pareri sul medesimo tema (7).

5.3 Pur nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà e delle limitate competenze dell'Unione europea in materia, il Comitato si rammarica che non si sia ancora dato seguito alle raccomandazioni del suo parere esplorativo sul tema *Integrare le politiche dei trasporti e dell'assetto territoriale ai fini di un trasporto urbano più sostenibile* (8), in cui auspica un ruolo più forte dell'UE in questo settore.

5.4 Nella comunicazione in esame la Commissione, preoccupata di non violare il principio di sussidiarietà, si presenta in veste di tramite o di assistente piuttosto che come autorità di regolamentazione o fornitore di servizi: gran parte delle misure che essa propone non sono altro che consigli benintenzionati e certamente encomiabili, privi però di carattere vincolante e, nel merito, tutt'altro che rivoluzionari.

5.5 Non solo: un'attenta lettura della comunicazione in esame permette di concludere che si tratta in realtà di una copia - se non nella formulazione, perlomeno nei contenuti - di una precedente comunicazione intitolata *Sviluppare la rete dei cittadini - Perché è importante un trasporto passeggeri regionale e locale di buona qualità e come la Commissione europea sta contribuendo alla realizzazione di questo obiettivo* (COM(1998) 431 definitivo).

5.6 A distanza di undici anni da questo documento del 1998, noto come la comunicazione «*push and pull*» (scoraggiare il ricorso all'autovettura privata e incentivare l'uso dei trasporti pubblici), il testo in esame affronta oggi le medesime tematiche: incoraggiare lo scambio di informazioni e il confronto dei risultati conseguiti, creare un quadro politico adeguato, utilizzare gli strumenti finanziari messi a disposizione dall'Unione europea.

5.7 Il CESE deplora che la comunicazione in esame non passi in rassegna i risultati delle iniziative previste nella comunicazione del 1998, quali ad esempio: il servizio ELTIS (*European Local Transport Information Service* - Servizio europeo di informazione sul trasporto locale), l'accordo concluso con la rete di città e regioni chiamata POLIS, l'interconnessione delle reti nazionali di piste ciclabili, lo sviluppo di un sistema di autovalutazione della qualità delle prestazioni, il progetto pilota di analisi comparata delle prestazioni dei sistemi di trasporto pubblico locale, la guida sulla gestione della mobilità e l'analisi degli ostacoli, l'emissione di biglietti elettronici, la formazione degli autisti

professionisti, la pubblicazione, prevista nel 2000, di una comunicazione sulla gestione della mobilità e, infine, i numerosi progetti di ricerca annunciati.

5.8 Negli auspici del CESE il piano d'azione in esame avrebbe perlomeno dovuto essere corredato, questa volta, di obiettivi quantitativi, misurabili sulla base di una serie di indicatori (cfr. il parere CESE 1196/2009), che le città e le loro aree periferiche avrebbero dovuto sforzarsi di conseguire mediante l'adozione di piani di mobilità di loro scelta.

5.9 L'assenza di questo tipo di obiettivi è ancor più deprecabile se si pensa che nella comunicazione intitolata *Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso* (COM(2009) 279 definitivo) la stessa Commissione si rammarica che gli obiettivi che ci si è prefissi in materia di trasporti sostenibili non possano certo dirsi realizzati e che si imponga un cambiamento radicale di strategia.

5.10 La comunicazione in esame trascura l'analisi di tematiche quali le questioni sociali, l'impatto della società dei consumi sull'ambiente, la mobilità non motorizzata, i motocicli e le iniziative destinate a scoraggiare gli spostamenti su veicoli a motore. Lo stesso vale per la cooperazione transfrontaliera, le questioni urbanistiche e di assetto del territorio e il problema dell'estensione delle aree urbane, che comporta un incremento delle esigenze di infrastrutture di trasporto.

5.11 Il CESE reputa quindi necessario che il piano d'azione in esame sia integrato da un secondo piano nel quale vengano affrontate più dettagliatamente, tra l'altro, le questioni della mobilità non motorizzata e dei motocicli.

5.12 Il piano d'azione si concentra, in primo luogo, sull'«ottimizzazione» e la gestione della mobilità motorizzata individuale, invece di esaminare i metodi per scoraggiarla. Le misure volte a ridurre l'uso dell'automobile, mediante sia strategie positive come la promozione di sistemi di *car-sharing* e *car-pooling* sia misure deterrenti (politiche dissuasive in materia di parcheggi, introduzione di pedaggi, multe) si limitano all'annuncio da parte della Commissione di uno studio sulle norme che disciplinano l'accesso ai diversi tipi di «zone verdi» nell'UE.

5.13 Se è indubbio che gli studi previsti dal piano d'azione - sull'accettazione di pedaggi nelle aree urbane da parte del pubblico, sull'integrazione della guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico nella formazione degli automobilisti, sull'internalizzazione dei costi esterni e sulla disponibilità di tecnologie e il metodo di recupero di tali costi - apporteranno un valore aggiunto, sarà però necessario che le applicazioni concrete delle proposte delineate negli studi non passino in secondo piano per lasciar spazio a un dibattito sul rispetto del principio di sussidiarietà.

5.14 Infine, il piano d'azione non affronta la questione delle modalità utili per una più fattiva partecipazione della società civile alle azioni in favore di una mobilità sostenibile: quella stessa società civile che ha invece la capacità di aggregare i soggetti e i responsabili politici, come pure di sensibilizzare tutte le componenti della società incoraggiandole a rivedere le loro scelte in materia di mobilità.

6. Osservazioni specifiche

A complemento delle osservazioni di carattere generale esposte in precedenza, il CESE formula una serie di considerazioni su alcune delle 20 misure specifiche proposte nel piano d'azione.

(7) GU C 255 del 27.9.2010, pag. 110; GU C 224 del 30.8.2008, pag. 39; GU C 168 del 20.7.2007, pag. 77.

(8) GU C 317 del 23.12.2009, pag. 1.

Azione 1 - Accelerare la sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili

Azione 6 - Migliorare le informazioni sui tragitti

6.1 Il Comitato accoglie con favore l'intento della Commissione di fornire in futuro un sostegno logistico agli enti locali nella messa a punto di piani di mobilità urbana sostenibile per il trasporto merci e passeggeri.

6.2 Nel piano d'azione viene precisato che, a più lungo termine, la Commissione potrebbe adottare altre misure sotto la forma, ad esempio, di incentivi e raccomandazioni.

6.3 Il CESE coglie l'occasione per rinnovare la sua proposta di subordinare qualsiasi aiuto finanziario destinato ai comuni a titolo dei fondi europei all'obbligo di predisporre dei piani di mobilità, beninteso con piena libertà per i comuni di adattarli allo specifico contesto locale.

6.4 I piani di mobilità dovrebbero in ogni caso prevedere, quale obiettivo vincolante, il graduale passaggio a mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente e conformi a standard minimi stabiliti dall'UE, allo scopo di:

- far sì che tutte le categorie di abitanti delle città - inclusi i semplici visitatori a vario titolo, professionale o per altri motivi - dispongano di mezzi di trasporto sostenibili, ed eliminare le disuguaglianze sociali in materia di mobilità,
- ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e acustico e i consumi energetici,
- rafforzare l'efficacia e l'efficienza del trasporto merci e passeggeri tenendo conto dei costi esterni.

6.5 Il rispetto di questi criteri dovrebbe essere alla base dell'attribuzione del premio speciale «mobilità urbana» proposto dalla Commissione, di cui il CESE caldeggia vivamente l'introduzione in tempi rapidi.

Azione 4 - Piattaforma sui diritti dei passeggeri

6.6 Il CESE si rammarica che non sia stata presa in considerazione la sua proposta di far confluire tutti i diritti degli utenti del trasporto collettivo in una «carta dei diritti».

6.7 Tuttavia, accoglie con favore l'intenzione espressa dalla Commissione di integrare l'approccio normativo con una serie di indicatori di qualità comuni, intesi a tutelare i diritti dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta, nonché mediante procedure di reclamo concordate e meccanismi di notificazione.

6.8 Il CESE deplora che la comunicazione in esame trascuri l'analisi di uno dei principali ostacoli all'utilizzo dei trasporti pubblici, ossia il grado insufficiente di sicurezza, in particolare sulle linee meno frequentate e in occasione di spostamenti di sera o di notte; sottolinea invece come una presenza adeguata di personale di sostegno qualificato, come pure la videosorve-

glianza, costituiscano strumenti di prevenzione efficaci contro il fenomeno della piccola criminalità nei trasporti pubblici.

6.9 Poiché la molteplicità dei soggetti interessati determina una grande eterogeneità, sia nella forma che nella sostanza, tra le diverse iniziative, è indispensabile procedere regolarmente a una valutazione delle azioni per stabilire se una determinata azione o strategia risponda o meno alle esigenze degli utenti e deciderne, ove necessario, l'adeguamento o la soppressione. Su questo aspetto, tuttavia, il piano d'azione della Commissione non formula nessuna proposta.

Azione 5 - Migliorare l'accesso per le persone a mobilità ridotta

6.10 Secondo le stime del CESE, il numero di cittadini europei che rientrano nella definizione di «persone a mobilità ridotta» (anziani, invalidi, disabili, ma anche donne in stato di gravidanza o persone con passeggini per bambini) è di gran lunga superiore a 100 milioni.

6.11 Sebbene alcune città abbiano adottato delle misure modello a favore delle persone a mobilità ridotta, si tratta tuttavia di iniziative che non fanno scuola. Troppo spesso, infatti, queste persone si trovano di fronte a ostacoli insormontabili durante i loro spostamenti con i mezzi pubblici (problemi di accessibilità, attrezzature/installazioni inadatte) o a piedi (incroci difficili da attraversare, marciapiedi stretti o occupati da tavoli di caffè, bar e ristoranti), senza contare lo scarso civismo degli altri utenti (auto parcheggiate senza regole, mancato rispetto delle aree di parcheggio riservate ai disabili). Il CESE accoglie con favore l'intenzione della presidenza spagnola del Consiglio di istituire un dispositivo o un programma paneuropeo destinato a promuovere l'accessibilità delle città e dei comuni europei, e auspica di venire strettamente associato a tale iniziativa poiché essa presenta un notevole interesse per la società civile.

6.12 Gli ausili tecnici disponibili non sono sufficientemente sviluppati per rispondere alle esigenze reali per via delle dimensioni ridotte del mercato, il che rappresenta un freno agli investimenti e all'innovazione.

6.13 Pertanto, il CESE sottoscrive in pieno l'inclusione della tematica dell'accessibilità per le persone a mobilità ridotta nella strategia dell'UE in materia di disabilità 2010-2020, nonché la definizione di indicatori di qualità e meccanismi di notificazione adeguati.

6.14 Queste misure dovrebbero essere accompagnate dalla disponibilità delle risorse finanziarie necessarie a livello nazionale, regionale e locale, ma prima di tutto a livello dell'UE mediante contributi provenienti dai fondi europei.

Azione 8 - Campagne sui comportamenti che consentono una mobilità sostenibile

6.15 La Commissione prenderà in considerazione l'idea di introdurre un premio speciale per promuovere l'adozione di piani di mobilità urbana sostenibile.

6.16 Il CESE approva senz'altro l'introduzione di un premio di questo tipo e fa riferimento a quanto già osservato nei suoi precedenti pareri (CES 324/99 e CES 705/96) in merito al *Libro verde sulla rete dei cittadini*, ossia che l'assegnazione di marchi di qualità e/o di premi costituisce un vero e proprio incentivo alla concorrenza sulla qualità.

Azione 12 - Studio sugli aspetti urbani dell'internalizzazione dei costi esterni

Azione 13 - Scambio di informazioni sui meccanismi di fissazione dei prezzi per i trasporti urbani

6.17 Se è indubbio che trasporti pubblici a prezzi ragionevoli sono vantaggiosi sul piano sociale in senso lato, è altrettanto evidente che a queste condizioni essi finiscono inevitabilmente per operare in perdita, dal momento che i ricavi consentiti dalle tariffe pagate dagli utenti non possono coprire per intero le spese di esercizio, e ancor meno gli investimenti necessari: il finanziamento attraverso le sovvenzioni pubbliche rimane quindi indispensabile.

6.18 Date queste premesse, il CESE esprime apprezzamento per lo studio metodologico sugli aspetti urbani dell'internalizzazione dei costi esterni annunciato dalla Commissione, auspicando che contribuisca a una maggiore trasparenza del calcolo dei costi in questo settore. Ricorda inoltre che la questione dei costi esterni figurava già nella comunicazione del 1998, insieme all'ipotesi di reinvestire il gettito dei pedaggi stradali a livello locale, in particolare nei trasporti pubblici e in un nuovo assetto territoriale che favorisca gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Da allora, tuttavia, non si è fatta strada nessuna soluzione per questi problemi.

Azione 15 - Analizzare le necessità di futuri finanziamenti

6.19 Nell'ambito dei fondi strutturali per il settore dei trasporti solo il 9 % degli stanziamenti è destinato alla mobilità urbana, mentre quasi tutte le città e le regioni - benché in misura molto diversa - dispongono di finanziamenti insufficienti per poter investire adeguatamente in questo settore.

6.20 Benché nel calendario del piano d'azione la Commissione metta in conto un'analisi delle necessità future di finanziamento a partire dal 2010, pur mantenendo un sostegno finanziario all'iniziativa *Civitas*⁽⁹⁾, il CESE avrebbe auspicato che essa assumesse un impegno più formale ad assegnare fondi aggiuntivi, senza trascurare in ogni caso la possibilità di finanziare la mobilità urbana, almeno parzialmente, con le entrate ricavate dai pedaggi urbani o dai parcheggi a pagamento. Il Comitato propone di creare uno strumento finanziario specifico per la promozione della mobilità urbana.

6.21 Nella comunicazione del 1998 intitolata *Sviluppare la rete dei cittadini*, la Commissione si proponeva come obiettivo prioritario il sostegno ai sistemi di trasporto locali e regionali sostenibili e intendeva esaminare i metodi utili a far sì che i responsabili di questi sistemi tenessero conto delle condizioni di accessibilità. Il CESE esaminerebbe con vivo interesse le conclusioni di tale valutazione.

6.22 Il CESE ritiene che, al momento della revisione della regolamentazione dei fondi europei, in programma per il 2013, sarebbe opportuno, anziché prevedere livelli diversi di priorità, stabilire che l'assegnazione di risorse finanziarie dell'UE nel settore dei trasporti pubblici urbani sia subordinata all'attuazione di piani di mobilità urbana e allo scrupoloso rispetto dei criteri di accessibilità per le persone a mobilità ridotta.

Azione 17 - Istituire un osservatorio della mobilità urbana

6.23 Il CESE accoglie con favore la proposta di istituire un osservatorio della mobilità urbana sotto forma di piattaforma virtuale, ovviamente a condizione che lo scambio di buone pratiche riguardi tutte le componenti della mobilità urbana, compresa l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta.

Bruxelles, 27 maggio 2010

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Mario SEPI

⁽⁹⁾ *Civitas*: (City Vitality Sustainability) programma dell'UE di ricerca e innovazione nel settore dei trasporti urbani.