

**Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Sviluppo sostenibile della politica dei trasporti dell'UE e pianificazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)» (parere esplorativo richiesto dalla futura presidenza polacca)**

(2011/C 248/05)

Relatore: **KRAWCZYK**

La futura presidenza polacca dell'Unione europea, in data 30 novembre 2010, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo sul tema:

*Sviluppo sostenibile della politica dei trasporti dell'UE e pianificazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)*

(parere esplorativo).

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 24 maggio 2011.

Alla sua 472a sessione plenaria, dei giorni 15 e 16 giugno 2011 (seduta del 15 giugno), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 154 voti favorevoli e 7 astensioni.

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) ha sempre appoggiato il programma della rete transeuropea dei trasporti e, anche in questa occasione, ribadisce il proprio sostegno a tale programma. Osserva tuttavia che con l'allargamento dell'Europa sono aumentate le necessità del settore delle infrastrutture di trasporto, e ciò impone una riflessione su come adattare la politica esistente e i relativi strumenti di attuazione affinché siano all'altezza delle sfide future.

1.2 Secondo il Comitato, l'obiettivo principale è quello di mettere a punto una politica dei trasporti che, una volta attuata, garantisca la coesione sociale ed economica, conciliando le ambizioni di crescita economica - sotto forma di potenziamento dei trasporti (secondo le previsioni della Commissione, tra il 2005 e il 2020 il traffico subirà un aumento di circa il 20 %) -, di coesione, di creazione di posti di lavoro e di sviluppo sostenibile con risorse finanziarie ridotte.

1.3 In pratica, però, il Comitato deve constatare con rammarico che, dei 92 progetti selezionati nell'ambito dell'invito del 2007 a presentare proposte in occasione della valutazione intermedia del programma pluriennale 2007-2013 - progetti che assorbono circa i due terzi del bilancio complessivo stanziato per la TEN-T (ossia 5,3 miliardi di euro su 8,0 miliardi) - solo un numero ristretto è localizzato nei nuovi Stati membri.

1.4 Il Comitato sottolinea che, se l'UE intende creare un mercato unico dei trasporti veramente integrato e portare avanti la politica di coesione, è necessario operare un cambiamento radicale nella scelta delle reti. Gli Stati membri dovrebbero proporre delle reti per la TEN-T sulla base di criteri chiari fissati dalla Commissione.

1.5 Vista l'attuale dipendenza del settore dei trasporti dalle energie fossili, il Comitato raccomanda che la futura politica

europea dei trasporti persegua i seguenti quattro obiettivi principali:

- la promozione di modi di trasporto a basse emissioni di CO<sub>2</sub>,
- l'efficienza energetica,
- la sicurezza, la complessità e l'indipendenza dell'approvvigionamento, e
- la lotta contro la congestione del traffico.

1.6 A questo proposito, il Comitato consiglia di scegliere i carburanti più ecologici e più rinnovabili che riducono le emissioni di CO<sub>2</sub>, di ricorrere alla comodità e di introdurre il concetto di internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto. Il Comitato esprime preoccupazione circa i vincoli finanziari imposti ai progetti TEN-T a livello europeo, che potrebbero rendere insufficienti gli incentivi atti a spingere gli Stati membri a impegnarsi in tali progetti. Il CESE richiama pertanto i suoi pareri nei quali si sottolinea l'opportunità di esplorare nuove fonti di entrate per i bilanci pubblici<sup>(1)</sup>.

1.7 Il Comitato raccomanda inoltre di fare ricorso in modo attento e selettivo ai partenariati pubblico-privati (PPP) nel finanziamento della TEN-T, tenendo conto del fatto che i diversi Stati membri non hanno lo stesso livello di esperienza in materia di PPP e riconoscendo la necessità di mobilitare gli strumenti finanziari dell'UE (come i fondi strutturali e di coesione, le reti transeuropee e la BEI) nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i finanziamenti UE

<sup>(1)</sup> GU C 48 del 15.2.2011, pagg. 57-64 (parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema *Ripresa economica: punto della situazione e iniziative concrete*) e GU C 132 del 3.5.2011, pagg. 99-107 (parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla *Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e alla Comunicazione della Commissione relativa allo sviluppo di uno Spazio unico ferroviario europeo*).

e quelli nazionali, sia pubblici che privati. Per consentire agli enti pubblici di scegliere liberamente se impegnarsi nei PPP, il CESE richiama il proprio parere nel quale si invita a rivedere l'attuale definizione dei PPP contenuta nelle procedure di Eurostat in relazione all'indebitamento pubblico<sup>(2)</sup>.

1.8 Il Comitato raccomanda che la revisione degli orientamenti in materia di TEN-T affronti anche la questione delle strozzature e dei collegamenti mancanti al fine di promuovere uno sviluppo equilibrato delle infrastrutture di trasporto in ogni parte dell'Unione, in particolare nei paesi dell'Europa orientale, in modo da realizzare la coesione sociale ed economica. Il Comitato accoglie quindi con favore il Libro bianco intitolato *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* che riserva ampia attenzione a questo tema specifico e trae conclusioni sulle azioni concrete da intraprendere nei prossimi anni.

1.9 In questo contesto va prestata particolare attenzione alla cosiddetta politica europea di vicinato, ossia ai collegamenti verso il Nord, l'Est e il Sud dell'UE, concentrandosi innanzitutto sulla rete e non già su singole opere infrastrutturali.

1.10 Il Comitato propone che, sulla base della nuova TEN-T, si stipulino tra l'Unione europea e ogni singolo Stato membro dei «contratti programmatici» in cui vengano definiti gli impegni reciproci in materia di finanziamento e tempi di realizzazione. Il Comitato ritiene che la società civile dovrebbe essere coinvolta nel processo di elaborazione di questi «contratti programmatici» al fine di rendere più efficiente la successiva attuazione dei progetti approvati.

1.11 Il Comitato ritiene che lo sviluppo sostenibile della politica dei trasporti dell'UE possa ricevere un sostegno significativo attraverso l'azione delle strutture di dialogo sociale o di dialogo con le parti interessate nel quadro dei corridoi transeuropei di trasporto già operativi o in costruzione. Il Comitato chiede la riattivazione di questi tipi di strutture.

1.12 Il Comitato raccomanda di precisare che cosa si intenda con il concetto di sostenibilità. A suo giudizio, oltre ad apportare un contributo fondamentale alla crescita economica, questo concetto non comprende solo obiettivi ambientali, quali la protezione del clima, la lotta all'inquinamento acustico e atmosferico e la conservazione delle risorse, ma anche aspetti sociali del settore dei trasporti, quali i diritti dei lavoratori, le condizioni di lavoro, l'accesso a prezzi ragionevoli ai trasporti pubblici per tutti i cittadini, comprese le persone anziane e quelle disabili, tenendo conto del loro diritto alla mobilità come pure della parità di accesso alle strutture materiali e alle informazioni. Il concetto di sostenibilità dovrebbe inoltre tenere conto della politica di vicinato in relazione allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto.

1.13 Il Comitato ritiene che una strategia basata sull'innovazione, sugli incentivi e sulle infrastrutture (strategia delle 3 «I») sia la soluzione economicamente più vantaggiosa per realizzare lo sviluppo sostenibile.

1.14 Nel quadro di uno sviluppo sostenibile della politica dell'UE in materia di trasporti e della pianificazione della TEN-T, il Comitato raccomanda di esaminare le possibilità di eliminare le barriere ingiustificate che ancora ostacolano i vari modi di trasporto al fine di sfruttare appieno le capacità. Si dovrebbe incoraggiare una migliore pianificazione della mobilità per promuovere comportamenti compatibili con lo sviluppo sostenibile. La sfida consiste nell'influire sulla mobilità e sull'intensità dei trasporti nelle nostre economie.

1.15 Il Comitato sostiene pienamente l'approccio esposto dalla Commissione nel Libro bianco per quanto riguarda l'intensificazione del coordinamento a livello europeo. Al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi fissati per lo sviluppo della TEN-T e visti i rigorosi vincoli finanziari, sarà necessario che la politica europea in materia di infrastrutture sia molto più integrata e che il suo coordinamento avvenga in maniera appropriata, dalla pianificazione strategica fino alla realizzazione finale dei singoli progetti. È ora tempo di produrre risultati.

## 2. Introduzione

2.1 Nel quadro della futura presidenza polacca, che guiderà il Consiglio dell'Unione europea nel secondo semestre del 2011, il CESE è stato invitato, tra gli altri, a elaborare un parere esplorativo sul tema *Sviluppo sostenibile della politica dei trasporti dell'UE e pianificazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)*.

2.2 Data l'importanza del tema e la necessità di garantire il diritto fondamentale alla mobilità, il CESE ha accolto con grande spirito di cooperazione la richiesta della futura presidenza polacca, anche alla luce del fatto che il settore dei trasporti genera il 10 % della ricchezza dell'UE in termini di PIL e dà lavoro a oltre 10 milioni di persone. Nello stesso tempo, la crescita costante della mobilità mette a dura prova i sistemi di trasporto, provocando congestione del traffico, incidenti e inquinamento.

2.3 La Commissione europea ha elaborato un nuovo Libro bianco sui trasporti che definisce i piani della stessa Commissione per il prossimo decennio, nei quali si punta a realizzare entro il 2020 un sistema di trasporti diverso, caratterizzato da uno spazio unico europeo dei trasporti, mercati aperti, infrastrutture più verdi e tecnologie a basse emissioni di carbonio.

2.4 Un elemento di rilievo di questo nuovo sistema di trasporti è rappresentato dalla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Questo è il motivo per cui la revisione degli orientamenti dell'UE per la TEN-T dovrebbe essere oggetto di particolare attenzione.

2.5 Nel quadro di questa revisione, la Commissione propone di sviluppare una cosiddetta «rete centrale» che dovrebbe sovrapporsi alle reti di trasporto globali di base coerenti, integrando i nodi e i collegamenti strategici.

<sup>(2)</sup> GU C 51 del 17.2.2011, pagg. 59-66 (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 - Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i partenariati pubblico-privato*).

2.6 La Commissione ritiene che questa struttura portante di un sistema europeo di trasporto integrato aiuterebbe ad affrontare i problemi che si presentano in modo ricorrente nella pianificazione della TEN-T. La soluzione di questi problemi è resa urgente dall'aumento del traffico tra gli Stati membri che, secondo le previsioni, dovrebbe raddoppiare di qui al 2020.

2.7 La sfida per l'UE consiste nel mettere a punto una politica che, una volta attuata, si concili con le ambizioni di crescita economica sotto forma di potenziamento dei trasporti, coesione, creazione di posti di lavoro e sviluppo sostenibile.

2.8 Per far fronte a questa sfida, è utile esaminare le ragioni per le quali i progetti scelti in passato non hanno dato i risultati attesi.

2.9 In generale, tenendo conto del ruolo centrale che la TEN-T svolge nella definizione di una politica dei trasporti efficiente e nella creazione di una rete infrastrutturale coerente all'interno dell'Unione europea, il Comitato concorda con la Commissione sulla pertinenza delle seguenti ragioni:

- l'attuale TEN-T è formata da un insieme di tratte nazionali che sono mal collegate tra loro a livello transfrontaliero e presentano gravi strozzature e collegamenti mancanti,
- in tutti gli Stati membri dell'UE mancano reti interoperabili coerenti, in particolare nel settore ferroviario e in materia di applicazione di sistemi di trasporto intelligenti ai diversi modi di trasporto,
- negli Stati membri vi è la diffusa consuetudine di applicare regole e norme operative, basate su tradizioni e normative di lunga data, che rendono meno efficaci gli ingenti investimenti destinati alle infrastrutture. Il Comitato propone che nella definizione di tali regole e norme si garantisca un livello elevato di sicurezza e qualità,
- vi è una mancanza di integrazione intermodale, dovuta ad esempio all'assenza di reti fisiche integrate e di nodi intermodali ben funzionanti: ciò rende insufficienti le capacità per lo svolgimento delle operazioni di trasporto intermodale,
- esistono ancora delle discrepanze nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto tra i vari Stati membri dell'UE, e
- in alcune regioni europee vi è un'insufficiente accessibilità ai trasporti.

2.10 Alla luce delle carenze del passato, gli aspetti principali da affrontare per poter fruire di una TEN-T funzionale, interoperabile e intermodale sono chiari, vale a dire: realizzare una rete di alta qualità in tutti gli Stati membri prestando particolare attenzione alle tratte transfrontaliere, alle strozzature e ai nodi, agevolare le operazioni comodali attraverso l'integrazione di

tutti i modi di trasporto e garantire un buon funzionamento armonizzando le regole operative, nella cui definizione andrebbe assicurato un livello elevato di sicurezza e qualità.

2.11 Un approccio di questo tipo servirebbe ad affrontare anche obiettivi più ampi in materia di politica dei trasporti e consentirebbe all'Europa di utilizzare le proprie risorse con maggiore efficienza, rispondendo in modo più adeguato alle sfide poste dai cambiamenti climatici.

### 3. Osservazioni generali

3.1 Il Comitato si compiace del fatto che la Commissione stia lavorando ad una nuova politica in materia di rete transeuropea di trasporto che consenta di raggiungere una coesione sociale ed economica tra tutte le regioni dell'UE, comprese quelle periferiche, ottenibile solo attraverso un'infrastruttura di trasporto efficiente che le colleghi tra loro.

3.2 Alla luce di queste considerazioni, il Comitato è convinto che lo sviluppo e il graduale completamento di una rete transeuropea che funga da base infrastrutturale per il flusso di merci e la libera circolazione delle persone nel mercato interno rimangano per l'UE un obiettivo politico fondamentale, che servirà ad avvicinare la parte occidentale e quella orientale dell'Unione creando così il futuro spazio unico europeo dei trasporti.

3.3 L'ultimo documento ufficiale pubblicato in relazione all'attuazione del programma TEN-T è la valutazione intermedia dei progetti del programma pluriennale 2007-2013 per la TEN-T, che risale all'ottobre 2010. Questo documento contiene il riesame di 92 progetti che assorbono circa i due terzi del bilancio complessivo stanziato per la TEN-T (5,3 miliardi di euro su un totale di 8,0 miliardi di euro). Dal punto di vista della collocazione geografica dei progetti, il Comitato si rammarica che solo una minima parte di questi sia localizzata nei paesi orientali dell'Unione.

3.4 Una delle ragioni di questo squilibrio nella ripartizione dei progetti è la mancanza di risorse finanziarie sufficienti negli Stati membri. Un'altra ragione è rappresentata dalla differenza dei requisiti che devono essere soddisfatti nel ricorso al Fondo di coesione e al Fondo sociale europeo rispetto ai finanziamenti della TEN-T. Il Comitato raccomanda di effettuare un'analisi del ritardo nello sviluppo delle infrastrutture nei nuovi Stati membri in relazione anche al basso livello di applicazione ed esecuzione del finanziamento della TEN-T da parte di alcuni di essi.

3.5 Il Comitato sottolinea che, se l'UE intende creare un mercato unico dei trasporti veramente integrato, è necessario operare un cambiamento radicale nella struttura finanziaria e nella scelta dei progetti della rete TEN-T. La sfida consiste nell'influire sulla mobilità e sull'intensità dei trasporti nelle nostre economie.

3.6 Il Comitato è consapevole del fatto che, nel quadro della strategia Europa 2020, lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti deve essere orientato alla creazione di un sistema dei trasporti efficiente sotto il profilo delle risorse, che sia fondato sull'innovazione e affronti le sfide in materia di cambiamenti climatici, di sostenibilità sociale e di ambiente.

3.7 A tale riguardo il Comitato rimanda a una serie di pareri adottati negli anni scorsi sui seguenti temi: *TEN-T: riesame della politica* <sup>(3)</sup>, *Un futuro sostenibile per i trasporti/La politica europea dei trasporti dopo il 2010* <sup>(4)</sup>, *Rendere più ecologici i trasporti marittimi e i trasporti su vie navigabili interne* <sup>(5)</sup>, *I trasporti su strada nel 2020* <sup>(6)</sup>, *Verso una rete ferroviaria a priorità merci* <sup>(7)</sup>, *Agevolare l'applicazione transfrontaliera: normativa in materia di sicurezza stradale* <sup>(8)</sup>, *Strategia per l'internalizzazione dei costi esterni* <sup>(9)</sup>, *Programma di azione vie navigabili interne Naiades* <sup>(10)</sup> e *Politica europea dei trasporti/Strategie di Lisbona e per lo sviluppo sostenibile* <sup>(11)</sup>.

3.8 Nel parere sul tema *TEN-T: riesame della politica*, il CESE conclude quanto segue: «circa il problema delle crescenti emissioni di CO<sub>2</sub> e delle criticità infrastrutturali e organizzative del settore del trasporto merci, il Comitato conviene con la Commissione sulla necessità di attuare per questo settore delle soluzioni integrate comodalità in modo da realizzare sinergie per gli utenti».

3.9 Nel parere *Politica europea dei trasporti/Strategie di Lisbona e per lo sviluppo sostenibile*, il Comitato osserva che, a causa della dipendenza del settore dei trasporti dalle energie fossili e del fatto che queste ultime sono limitate, la futura politica europea dei trasporti, pur salvaguardando la competitività del settore nel quadro della strategia 2020, dovrà perseguire quattro obiettivi principali:

- la promozione di modi di trasporto a basse emissioni di CO<sub>2</sub>,
- l'efficienza energetica,
- la sicurezza e l'indipendenza dell'approvvigionamento, e
- la lotta contro la congestione del traffico.

3.10 È evidente che l'Europa si trova dinanzi a un dilemma: da un lato, vi è la volontà di creare un mercato unico dei trasporti integrato per tutti i 27 Stati membri - che richiede enormi investimenti nelle infrastrutture, poiché queste ultime costituiscono la base della solidarietà -, mentre dall'altro vengono imposte restrizioni ai bilanci e si fissano obiettivi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di altre sostanze inquinanti.

3.11 Per uscire da questo dilemma, il Comitato, in diversi dei pareri elencati sopra, ha già raccomandato di adottare alcune misure capaci di sortire effetti diretti e tangibili a costi limitati: scegliere i carburanti più ecologici e più rinnovabili che riducono le emissioni di CO<sub>2</sub> in misura considerevole, ricorrere alla comodalità, adottare il concetto di internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e, da ultimo ma non per importanza, introdurre altri strumenti finanziari come un ricorso attento e selettivo ai partenariati pubblico-privati nel finanziamento della TEN-T. In questo contesto occorre tenere

conto del fatto che i diversi Stati membri non hanno lo stesso livello di esperienza in materia di PPP, e va riconosciuta la necessità di mobilitare gli strumenti finanziari dell'UE (come i fondi strutturali e di coesione, le reti transeuropee e la BEL) nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i finanziamenti UE e quelli nazionali, sia pubblici che privati. Per consentire agli enti pubblici di scegliere liberamente se impegnarsi nei PPP, il CESE richiama il proprio parere nel quale si invita a rivedere l'attuale definizione dei PPP contenuta nelle procedure di Eurostat in relazione all'indebitamento pubblico <sup>(12)</sup>.

3.12 Il Comitato esprime preoccupazione circa i vincoli finanziari imposti ai progetti TEN-T a livello europeo che potrebbero rendere insufficienti gli incentivi atti a spingere gli Stati membri a impegnarsi in tali progetti. Il CESE richiama pertanto i suoi pareri nei quali si sottolinea l'opportunità di esplorare nuove fonti di entrate per i bilanci pubblici <sup>(13)</sup>.

3.13 Considerando che i trasporti sono responsabili di una quota notevole (24 %) delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'UE, il Comitato sottolinea che andrebbe prestata particolare attenzione alla loro dimensione urbana. Le città, nelle quali risiede oltre il 70 % della popolazione dell'UE, sono responsabili di un quarto del totale di emissioni di CO<sub>2</sub>, e la loro incidenza è in continuo aumento. Per rendere i trasporti più sostenibili, è chiaro che le città devono farsi carico delle loro responsabilità e, a questo proposito, devono essere sostenute a livello regionale, nazionale e internazionale. D'altro canto, nell'UE il trasporto merci su lunga distanza avviene in larga misura lungo importanti corridoi comodalità. È pertanto prioritario rendere tali corridoi di trasporto più efficienti e sostenibili. Si dovrebbe incoraggiare una migliore pianificazione della mobilità per promuovere comportamenti compatibili con lo sviluppo sostenibile.

3.14 Pur tenendo conto del fatto che l'UE ha effettivamente problemi di finanziamento, che la costruzione di nuove infrastrutture incontra spesso scarsa accettazione tra la popolazione locale e che, inoltre, tali investimenti producono un impatto ambientale, la creazione di nuove infrastrutture è necessaria per colmare le lacune e superare le strozzature della rete esistente, molte delle quali sono ancora presenti, in particolare, nei nuovi Stati membri.

3.15 Il Comitato è convinto che, oltre a questi aspetti e al miglioramento della comodalità, occorra in genere concentrare le attività e gli investimenti sui nodi del sistema dei trasporti come le piattaforme di trasbordo che, al pari dei corridoi tra di esse, meritano particolare attenzione poiché sempre più spesso

<sup>(3)</sup> GU C 318 del 23.12.2009, pag. 101.

<sup>(4)</sup> GU C 255 del 22.9.2010, pag. 110.

<sup>(5)</sup> GU C 277 del 17.11.2009, pag. 20.

<sup>(6)</sup> GU C 277 del 17.11.2009, pag. 25.

<sup>(7)</sup> GU C 27 del 3.2.2009, pag. 41.

<sup>(8)</sup> GU C 77 del 31.3.2009, pag. 70.

<sup>(9)</sup> GU C 317 del 23.12.2009, pag. 80.

<sup>(10)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 218.

<sup>(11)</sup> GU C 354 del 28.12.2010, pag. 23.

<sup>(12)</sup> GU C 51 del 17.2.2011, pagg. 59-66 (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 - Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i partenariati pubblico-privato*).

<sup>(13)</sup> GU C 48 del 15.2.2011, pagg. 57-64 (parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema *Ripresa economica: punto della situazione e iniziative concrete*) e GU C 132 del 3.5.2011, pagg. 99-107 (parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla *Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e alla Comunicazione della Commissione relativa allo sviluppo di uno Spazio unico ferroviario europeo*).

danno luogo a strozzature. In tale contesto, la tecnologia e i sistemi di trasporto intelligenti possono essere di grande aiuto, specie nelle città. Una delle sfide consiste nell'applicare e integrare queste tecnologie e questi sistemi nei diversi modi di trasporto.

3.16 Nel quadro della revisione degli orientamenti in materia di TEN-T occorrerà affrontare anche la questione delle strozzature e dei collegamenti mancanti al fine di promuovere uno sviluppo equilibrato e sostenibile delle infrastrutture di trasporto in ogni parte dell'Unione, in particolare nei paesi dell'Europa orientale. In questi ultimi, infatti, mancano collegamenti ferroviari e stradali di livello elevato, ed è necessario trovare soluzioni comodalità a numerose strozzature di notevole entità nei collegamenti e nei nodi esistenti.

3.17 Sebbene il Comitato condivida il proposito della Commissione di una strategia basata su una rete principale per i corridoi transnazionali più importanti, concorda anche sull'opportunità di continuare a stanziare fondi UE per il futuro sviluppo della rete globale, in particolare negli Stati membri ammissibili ai finanziamenti del Fondo di coesione, a condizioni analoghe a quelle previste nel quadro finanziario in corso.

3.18 Questa scelta è in linea con la convinzione che la coesione economica e sociale non può essere raggiunta se non si costruiscono tutti gli elementi mancanti necessari a completare la TEN-T e se non si migliorano in maniera sostenibile quelli della rete esistente e futura che sono in cattive condizioni.

3.19 Per quanto riguarda la sicurezza, il Comitato richiama l'attenzione sulla necessità di migliorare la progettazione delle infrastrutture, in particolare delle gallerie.

3.20 Il Comitato ritiene che si debba dare maggiore risalto alla trasparenza nell'esecuzione dei progetti di TEN-T, non soltanto durante la consultazione o la selezione, ma anche nelle fasi di realizzazione dei lavori. Pur riconoscendo che la responsabilità principale in questo ambito incombe agli Stati membri, il Comitato incoraggia la Commissione ad essere più disponibile nel dialogo con i soggetti nazionali, imponendo standard più elevati di trasparenza a livello di esecuzione e prevedendo che il pubblico sia informato a cadenza regolare sullo stato di esecuzione, concreta e finanziaria, dei singoli progetti.

#### 4. Osservazioni specifiche

4.1 Il Comitato ritiene che lo sviluppo sostenibile della politica dell'UE in materia di trasporti possa ricevere un sostegno significativo attraverso l'azione delle strutture di dialogo sociale o di dialogo con le parti interessate nel quadro dei corridoi transeuropei di trasporto già operativi o in costruzione. Il Comitato chiede la riattivazione di questi tipi di strutture.

4.2 Nell'impostazione di una nuova TEN-T, il Comitato auspica che «si presti grande attenzione alla cosiddetta politica europea di vicinato (PEV), ossia ai collegamenti verso il Nord, l'Est e il Sud dell'UE: la Commissione e gli Stati membri dovrebbero anzitutto concentrarsi sulla rete e non già su singole opere infrastrutturali. In questo modo si promuove anche la solidarietà fra gli Stati membri».

4.3 Riguardo alla futura programmazione della TEN-T, il Comitato, nel suo parere sul tema *TEN-T: riesame della politica* <sup>(14)</sup>, conviene con l'approccio esposto dalla Commissione nel Libro verde, ossia il principio secondo cui ciascun modo di trasporto andrebbe utilizzato all'interno di una catena di trasporti comodalità in funzione dei suoi vantaggi comparativi. Ogni modo di trasporto assolverebbe così un ruolo importante per la realizzazione degli obiettivi climatici dell'Unione europea. L'obiettivo da perseguire deve rimanere il passaggio alla catena di trasporto che garantisca il massimo rispetto dell'ambiente.

4.4 A questo riguardo, il Comitato ricorda l'idea dei «corridoi verdi», lanciata dalla Commissione nel 2007 nel suo piano di azione per la logistica del trasporto merci. Questa idea mira a creare soluzioni logistiche comodalità sostenibili che consentono di ottenere riduzioni comprovate dell'impatto sull'ambiente e sul clima e garantiscono un livello elevato di sicurezza, qualità ed efficienza attraverso piattaforme dimostrative lungo corridoi internazionali con flussi concentrati di traffico merci. Il Comitato intende combinare questa idea con i corridoi della rete principale comodalità di livello elevato della TEN-T, che potrebbero essere particolarmente adatti a tale sviluppo grazie ad una cooperazione tra partner pubblici e privati.

4.5 Secondo la Commissione, al sistema attuale vanno apportati cambiamenti decisivi. I nuovi Stati membri non beneficiano dei finanziamenti erogati dall'UE nello stesso modo dei «vecchi» Stati membri. Per garantire parità di condizioni occorrerà definire nuove modalità di finanziamento.

4.6 Il Comitato esprime perplessità sulla validità delle argomentazioni addotte dalla Commissione per giustificare la scelta dei progetti da finanziare. La Commissione afferma che «tali progetti ci aiutano a stabilire le priorità a venire nel settore dei trasporti, in particolare rendendo i trasporti più ecologici, collegando l'Europa occidentale ed orientale e favorendo la collaborazione tra settore pubblico e privato». Alcuni interrogativi sorgono quantomeno riguardo al miglioramento dei collegamenti tra l'Est e l'Ovest, e il Comitato auspica anche che si tenga conto di possibilità di finanziamento diverse dai PPP.

4.7 L'idea della Commissione di intensificare la cooperazione internazionale attraverso la nomina di coordinatori europei, concentrando l'attenzione sul sostegno a lungo termine ai progetti infrastrutturali più importanti e istituendo un'agenzia esecutiva, dovrebbe aver contribuito ad aumentare la trasparenza e a favorire lo sviluppo della TEN-T. Tuttavia, sia l'analisi effettuata dai coordinatori europei che i risultati del riesame del portafoglio di progetti del programma pluriennale confermano che i progressi compiuti finora sono resi frammentari dalla mancanza di cooperazione e di coordinamento tra gli Stati membri.

4.8 Il Comitato propone che, sulla base della nuova TEN-T, si stipulino tra l'Unione europea e ogni singolo Stato membro dei «contratti programmatici» in cui siano definiti gli impegni reciproci in materia di finanziamento e tempi di realizzazione. Questi contratti dovrebbero riguardare non solo le infrastrutture che fanno parte della TEN-T, ma anche le infrastrutture secondarie che gli Stati si impegnerebbero a realizzare per assicurare

<sup>(14)</sup> GU C 318 del 23.12.2009, pag. 101.

il buon funzionamento delle reti principali, al fine di rendere un servizio migliore ai cittadini. Il Comitato ritiene che la società civile dovrebbe essere coinvolta nel processo di elaborazione di questi «contratti programmatici» al fine di rendere più efficiente la successiva attuazione dei progetti approvati.

4.9 Nella valutazione intermedia del portafoglio di progetti del programma pluriennale 2007-2013 per la TEN-T, la Commissione osserva che, sui 92 progetti in esso compresi, 21 sono progetti transfrontalieri nei quali il modo di trasporto che gode di maggiore sostegno è la ferrovia, seguita dalla navigazione interna. Nel documento relativo alla nuova politica in materia di rete transeuropea di trasporto, la stessa Commissione giunge invece alla conclusione che, nel complesso, i progetti nel settore del trasporto stradale e aereo - nonché, in minor misura, quelli nel settore del trasporto marittimo - stanno dando risultati piuttosto buoni rispetto a quelli nel settore ferroviario e della navigazione interna.

4.10 Il Comitato raccomanda alla Commissione di precisare che cosa si intenda con il concetto di sostenibilità. Infatti, per poter valutare se un progetto proposto risponda o meno ai requisiti della «sostenibilità», deve essere chiaro che cosa questo concetto implichi, preferibilmente in termini quantitativi.

4.11 Alla luce di queste considerazioni, il Comitato sottolinea che la sostenibilità, oltre ad apportare un contributo fondamentale alla crescita economica, non comprende solo obiettivi ambientali, quali la salvaguardia del clima, la lotta all'inquinamento acustico e atmosferico e la conservazione delle risorse, ma anche aspetti sociali del settore dei trasporti, quali i diritti dei lavoratori, le condizioni di lavoro, l'accesso a prezzi ragionevoli ai trasporti pubblici in generale e, più in particolare, per le persone anziane e quelle disabili, tenendo conto anche dell'accessibilità, per questi ultimi, alle strutture materiali e alle informazioni.

4.12 Il Comitato dichiara di sostenere una strategia basata sull'innovazione, sugli incentivi e sulle infrastrutture (la cosiddetta strategia delle 3 «I») come la soluzione economicamente più vantaggiosa per realizzare lo sviluppo sostenibile:

— innovazione: definire e attuare un numero ancora maggiore di misure tecniche «alla fonte» e di pratiche operative tese a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti,

— incentivi: promuovere la rapida introduzione, in tutti i modi di trasporto, delle tecnologie e delle pratiche migliori disponibili,

— infrastrutture: garantire la scorrevolezza, la sicurezza e l'efficienza del traffico utilizzando le infrastrutture esistenti ed effettuando contemporaneamente investimenti adeguati in nuove infrastrutture per eliminare le strozzature e completare i collegamenti mancanti.

4.13 Il CESE fa notare che un approccio integrato in materia di reti transeuropee rappresenta uno dei modi per realizzare l'obiettivo dello sviluppo sostenibile dell'Unione europea. Il Comitato è convinto che l'adozione di un approccio integrato in questa materia consenta di accelerare la realizzazione delle infrastrutture previste nel settore e di ridurre le spese di costruzione di tali reti, rispetto ad un approccio che non tenga conto del possibile effetto delle sinergie fra le diverse reti <sup>(15)</sup>.

4.14 Alla luce della crisi economica in atto in Europa e della riduzione delle risorse di bilancio disponibili per la TEN-T, il Comitato reputa necessario garantire la cooperazione e il coordinamento tra i diversi strumenti finanziari a sostegno della rete transeuropea dei trasporti; ritiene inoltre che occorra reperire nuove fonti di finanziamento e creare nuovi meccanismi di credito.

4.15 Il Comitato sostiene pienamente l'approccio esposto dalla Commissione nel Libro bianco per quanto riguarda l'intensificazione del coordinamento a livello europeo. Al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi fissati per la TEN-T e visti i rigorosi vincoli finanziari, sarà necessario che la politica europea in materia di infrastrutture sia molto più integrata e che il suo coordinamento a livello europeo avvenga in maniera appropriata, dalla pianificazione strategica fino alla realizzazione finale dei singoli progetti.

4.16 A giudizio del Comitato, il Libro bianco è stato pubblicato proprio nel momento opportuno: esso, infatti, dovrebbe consentire di lanciare un messaggio politico forte nel contesto dell'imminente revisione del bilancio dell'UE. Il futuro finanziamento dello sviluppo delle infrastrutture di trasporto dell'UE deve rispondere all'ambizione realistica di creare uno spazio unico europeo dei trasporti nel più breve tempo possibile.

Bruxelles, 15 giugno 2011

*Il presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Staffan NILSSON

<sup>(15)</sup> GU C 204 del 9.8.2008, pagg. 25-30 (parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla *Comunicazione della Commissione - Le reti transeuropee: verso un approccio integrato*).