

Parere del Comitato delle regioni «Libro bianco — Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti»

(2011/C 259/02)

IL COMITATO DELLE REGIONI

- ritiene che gli obiettivi contenuti del Libro bianco dovrebbero essere articolati in obiettivi a più breve termine, in modo da offrire ai responsabili politici un quadro orientativo chiaro sulle azioni da realizzare nell'ambito dei loro mandati;
- raccomanda la piena internalizzazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, per mezzo di una tassazione armonizzata il cui gettito sia destinato allo sviluppo di un sistema dei trasporti integrato ed efficiente;
- sottolinea, per quanto attiene al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, alle acque interne e al mare, che gli obiettivi del Libro bianco non sono sufficienti ed esorta la Commissione a proporre un programma più ambizioso;
- è favorevole all'idea di una «cintura blu» come primo passo verso la creazione di un sistema solido di servizi marittimi, che dovrebbe essere integrato da un rilancio delle «autostrade del mare», ed esprime rammarico per il fatto che il Libro bianco del 2011 sia meno ambizioso di quello del 2001 per quanto riguarda il trasporto marittimo;
- è favorevole a incentivi per preparare i piani di mobilità urbana sostenibile e chiede che si prenda in maggiore considerazione il legame tra la politica dei trasporti e l'assetto del territorio;
- sostiene il ricorso a *eurobond* per finanziare le infrastrutture dei trasporti necessarie alla realizzazione della rete TEN-T;
- osserva che l'internalizzazione dei costi esterni, l'eliminazione delle distorsioni fiscali e dei sussidi ingiustificati, nonché la concorrenza libera e priva di distorsioni dovrebbero fare parte del futuro modello europeo dei trasporti, fondato sull'allineamento delle scelte di mercato alle esigenze di sostenibilità.

Relatore	António COSTA (PT/PSE), sindaco di Lisbona
Testo di riferimento	Libro bianco — Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile COM(2011) 144 definitivo

I. RACCOMANDAZIONI GENERALI

IL COMITATO DELLE REGIONI

Considerazioni generali

1. ritiene che il Libro bianco del 2011 dal titolo *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* affronti le questioni fondamentali relative al futuro della politica europea dei trasporti e dei sistemi di trasporto del continente. In tale contesto, il Comitato delle regioni (CdR) reputa che la politica dei trasporti proposta debba integrare gli obiettivi più generali stabiliti dall'Unione europea nell'ambito della strategia Europa 2020, così come gli obiettivi di sostenibilità ambientale volti principalmente a contrastare il cambiamento climatico, e debba promuovere il rafforzamento della coesione sociale e territoriale in un'Unione europea globale;

2. osserva che gli enti regionali e locali dispongono di importanti competenze in materia di politica dei trasporti. Essi non solo condividono la responsabilità per questioni come la manutenzione della rete stradale, la regolamentazione dei parcheggi, l'accessibilità e i trasporti pubblici, ma vigilano anche sull'osservanza delle norme in materia ambientale come quelle sulla qualità dell'aria. Il loro coinvolgimento è dunque indispensabile nel quadro di un approccio di *governance* multilivello;

3. rileva che nel Libro bianco si parla di città: il CdR propone di menzionare, oltre a queste, anche le regioni metropolitane e/o gli agglomerati urbani. In diversi Stati membri, infatti, non è tanto il limite geografico del comune che è determinante per la politica sulla mobilità quanto l'agglomerato urbano;

4. ritiene che il Libro bianco del 2011 sia un documento molto ambizioso, soprattutto alla luce del fatto che, come prevedibile, nessuno dei principali obiettivi contenuti nel Libro bianco del 2001 è stato pienamente realizzato. Taluni obiettivi ambiziosi di lungo periodo meriterebbero tuttavia di venire articolati in obiettivi intermedi più a breve termine, in modo da offrire ai responsabili politici nazionali e regionali un quadro orientativo chiaro sulle azioni da realizzare nell'ambito dei loro mandati;

5. osserva che è necessario e giustificato delineare gli scenari futuri, poiché le decisioni di oggi influiranno in maniera determinante sul trasporto dei prossimi decenni. In tale contesto non si deve tuttavia dimenticare che le previsioni estese su più decenni possono essere poco attendibili;

6. ritiene che l'equilibrio tra i vari modi di trasporto sia strettamente legato alla questione dell'internalizzazione dei costi

esterni e che sia direttamente influenzato dalle politiche tariffarie per l'utilizzo dell'infrastruttura di trasporto; sostiene espressamente la visione del Libro bianco a favore di un modello trasparente e di applicazione generale per il calcolo dei diritti d'uso dell'infrastruttura da adottare per tutti i modi di trasporto, raccomanda la piena internalizzazione dei costi esterni ed auspica che tutti i proventi ricavati dall'attuazione delle normative europee che si prefiggono una migliore internalizzazione dei costi esterni (tra cui la direttiva Eurobollo) siano destinati allo sviluppo di un sistema dei trasporti integrato ed efficiente che tenga conto delle specificità delle regioni ultraperiferiche e insulari;

7. in tale contesto, in particolare in rapporto ai modi di trasporto aereo e marittimo, ritiene che vada ricercato un equilibrio tra la rigorosa salvaguardia dell'ambiente e l'enorme costo supplementare che ciò implica per le isole e le regioni ultraperiferiche, che sono totalmente dipendenti dai suddetti modi di trasporto e nondimeno sono molto impegnate nella riduzione delle emissioni;

8. si compiace che la Commissione incoraggi, di fatto, il trasferimento modale dal trasporto su strada a quello ferroviario, fluviale e marittimo, insistendo nel contempo sulla piena internalizzazione dei costi esterni - quali l'inquinamento atmosferico e acustico o la congestione - di tutti i modi di trasporto;

9. osserva che in passato la Commissione ha fatto notare che i premi delle compagnie di assicurazioni permettono di internalizzare correttamente i costi esterni degli incidenti. Il CdR contesta questo punto di vista e invita pertanto la Commissione a presentare modelli di calcolo utilizzabili per l'internalizzazione dei costi degli incidenti che tengano conto dei costi complessivi determinati da questi ultimi;

10. apprezza il fatto che il Libro bianco includa anche una serie di misure volte a promuovere delle abitudini di viaggio più sostenibili, a rafforzare la volontà dei cittadini di avvalersi di tecnologie e modalità di trasporto nuove, e a garantire l'accettazione della piena internalizzazione dei costi esterni della mobilità. L'UE svolge un ruolo importante nell'assicurare che i cittadini comprendano e accettino le misure che gli enti regionali e locali devono adottare per risolvere i problemi di traffico negli agglomerati urbani;

11. si rammarica che le questioni dell'accessibilità e della mobilità delle persone, come pure il concetto fondamentale della coesione territoriale in materia di trasporti, non siano stati affrontati in misura sufficiente nel Libro bianco, soprattutto per quanto concerne le regioni periferiche, ultraperiferiche e insulari. Va detto infatti che non sarà possibile realizzare uno spazio unico europeo dei trasporti senza garantire condizioni eque di accesso ai territori tanto alle imprese quanto ai cittadini;

12. osserva che, con le sue attività politiche svolte negli ultimi dieci anni, il CdR ha assunto una chiara posizione nei confronti dei principi e delle misure che dovrebbero orientare l'attuale politica europea dei trasporti; ritiene pertanto che si dovrà dare la debita importanza a tali vaste conoscenze nella definizione della politica dei trasporti per gli anni a venire;

13. sottolinea in principio che una mobilità efficiente, sostenibile e a basse emissioni rappresenta un diritto dei cittadini e, allo stesso tempo, un fattore di localizzazione essenziale per l'economia, il benessere e la qualità della vita. Al fine di rendere più efficace lo sviluppo dell'infrastruttura dovrebbe essere incoraggiata la semplificazione della legislazione in materia di pianificazione.

II. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

Prospettive per un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile

14. esprime apprezzamento per l'analisi presentata nel Libro bianco sulle tendenze e le relative sfide che interesseranno il settore dei trasporti nei prossimi decenni; una solida diagnosi delle tendenze di tale settore è un prerequisito necessario per l'elaborazione di politiche appropriate in materia. In questo senso, il Libro bianco rispecchia la maggior parte delle fratture concettuali di cui il dibattito sul futuro del sistema dei trasporti in Europa deve tenere conto;

15. benché i trasporti rechino un contributo determinante alla competitività dell'Unione europea, ritiene tuttavia troppo perentoria l'affermazione della Commissione secondo cui «la riduzione della mobilità non è un'opzione praticabile». È evidente che i trasporti devono soddisfare il desiderio di mobilità dei singoli cittadini e l'esigenza di realizzare scambi economici; ciononostante, le imprese, in particolare, dovrebbero essere sensibilizzate affinché raggruppino maggiormente i viaggi, sfruttino il potenziale offerto dal trasferimento e utilizzino i procedimenti e le tecnologie che contribuiscono a ottimizzare i trasporti (ad esempio telelavoro, videoconferenze, ottimizzazione della sede);

16. condivide i dieci obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse individuati nel Libro bianco, nonché il loro impiego come parametri comparativi per conseguire l'obiettivo di ridurre del 60 % le emissioni di gas serra; il Comitato raccomanda che anche tale aspetto generale venga incluso nell'elenco degli obiettivi definiti dal Libro bianco, e propone che questi ultimi vengano integrati da ulteriori obiettivi volti a ridurre la dipendenza dal petrolio, diminuire le emissioni sonore e attenuare l'inquinamento atmosferico;

17. sostiene l'obiettivo di dimezzare entro il 2030 l'uso, nei trasporti urbani, delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» e di eliminarlo del tutto entro il 2050, nonché di realizzare nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030, anche con l'utilizzo della leva fiscale, pur considerando tali misure molto ambiziose. Il CdR ritiene pertanto necessario fissare obiettivi intermedi che consentano di stabilire una tabella di marcia per l'esecuzione delle misure, il relativo monitoraggio e la valutazione dei risultati ottenuti;

18. si compiace che la Commissione si proponga di realizzare progressi verso la piena applicazione dei principi «chi utilizza paga» e «chi inquina paga» e, quindi, di eliminare le distorsioni che pregiudicano l'instaurarsi di un'equa concorrenza tra i modi di trasporto basata sull'internalizzazione di tutti i costi esterni; sostiene la piena internalizzazione dei costi sociali e ambientali (inclusi gli incidenti, l'inquinamento atmosferico e acustico e la congestione) per mezzo di una tassazione armonizzata per tutti i modi di trasporto e il cui gettito sia destinato allo sviluppo di un sistema dei trasporti integrato ed efficiente;

19. si rallegra del fatto che diverse proposte formulate dal CdR nei suoi recenti pareri sul tema della mobilità urbana siano state accolte nel Libro bianco. Il Comitato sostiene a tal proposito l'obiettivo della Commissione di creare incentivi per ottimizzare e ridurre al minimo la circolazione delle vetture e degli autocarri convenzionali all'interno delle città e concorda sul fatto che il cospicuo parco veicoli urbano composto da autobus, taxi e furgoni per le consegne rappresenti il banco di prova ideale per l'introduzione di veicoli puliti. La Commissione sottolinea, a ragione, che lo sviluppo e la rapida diffusione di veicoli puliti può avere benefici immediati in termini di riduzione della dipendenza dal petrolio, così come benefici per la salute, grazie soprattutto al miglioramento della qualità dell'aria nelle città;

20. è favorevole all'idea di modificare gli equilibri a favore di modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, pur ribadendo la necessità di migliorare l'efficienza generale e l'interoperabilità di tutti i modi di trasporto. Tuttavia, le politiche attive volte a favorire un particolare modo di trasporto dovrebbero essere valutate attentamente e considerate alla luce di un modello equo e trasparente per l'assegnazione dei fondi destinati al sistema dei trasporti, così da evitare il rischio di promuovere soluzioni di trasporto di scarsa efficienza. D'altro canto, l'utilizzo di modi alternativi di trasporto richiede l'esistenza di infrastrutture e servizi adeguati a tal fine, che permettano di dare una risposta alle attuali richieste;

21. ritiene, nonostante le osservazioni sopra esposte, che i dieci obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse individuati nel Libro bianco siano chiaramente molto ambiziosi; per questo motivo, considera opportuno definire anche delle tappe e degli obiettivi intermedi che tengano conto degli altri obiettivi strategici già indicati dalla Commissione europea, facendo assegnamento a tal fine sulla collaborazione degli enti regionali e locali. Tali obiettivi intermedi dovrebbero inserirsi nell'ambito di un processo di monitoraggio volto a garantire il successo delle prospettive delineate nel Libro bianco;

22. rammenta che la politica dei trasporti dell'Unione europea deve essere basata anzitutto sul principio dell'interesse generale (parità di accesso per tutti ai mezzi di trasporto, rispetto dei diritti sociali, internalizzazione dei costi esterni ecc.);

23. osserva che il documento di lavoro (SEC(2011) 391) che accompagna il Libro bianco (ma pubblicato in una sola lingua) annuncia al punto 137, riguardo al seguito da dare al regolamento CE n. 1370/2007 sugli obblighi di servizio pubblico in materia di trasporti, che «la Commissione proporrà un'iniziativa per l'indizione di gare d'appalto per i contratti di servizio pubblico, in modo da garantire la prestazione efficace di servizi di

alta qualità». Tale iniziativa deve rispettare la possibilità per gli enti locali di fornire, a certe condizioni, i servizi direttamente (*in house*) anziché appaltarli con procedure di gara;

24. incoraggia l'Unione europea a realizzare un'effettiva integrazione delle politiche dei 27 Stati membri in materia di trasporti (allineamento delle strutture nazionali, rispetto della concorrenza secondo i principi dell'interesse generale, armonizzazione fiscale, definizione di un nuovo quadro normativo applicabile ai diversi livelli di sussidiarietà), nel rispetto della *governance* multilivello.

Uno spazio unico europeo dei trasporti

25. insiste sulla necessità di ridurre la frammentazione del mercato ferroviario europeo al fine di creare una rete ferroviaria efficiente che offra un servizio di qualità in termini di orari, affidabilità e capacità. A tal proposito, occorre elaborare una soluzione sostenibile ed efficace dal punto di vista dei costi per la creazione di una rete europea competitiva per il trasporto di merci su rotaia che risponda alle esigenze specifiche di questo tipo di trasporto. Occorre altresì eliminare gli ostacoli tecnici fondamentali, collegati ad esempio agli scartamenti ferroviari. Inoltre, appare evidente che anche il trasporto ferroviario di merci e il trasporto marittimo a corto raggio e, in particolare, l'uso complementare dei due modi di trasporto, potrebbero contribuire all'integrazione delle economie regionali delle zone periferiche. A questo proposito, e per garantire il buon funzionamento di questi modi di trasporto sostenibile, è anche necessario sviluppare piattaforme logistiche che rendano possibile uno scambio intermodale ottimale e l'efficienza del sistema nel suo insieme evitando al tempo stesso la proliferazione di infrastrutture logistiche prive delle caratteristiche necessarie per orientare maggiormente il sistema dei trasporti verso l'intermodalità e la co-modalità;

26. sostiene l'idea di rafforzare una politica europea dei trasporti alla cui base vi siano una serie di regole chiare, coerenti, esaurienti e stabili per gli utenti e gli operatori, l'impiego di tecnologie e soluzioni di trasporto avanzate, nonché la creazione o l'ammodernamento di un'infrastruttura adeguata. A tal fine è necessario completare il mercato interno dei servizi di trasporto ed eliminare gli ostacoli di natura normativa, amministrativa e tecnica in tutti i modi di trasporto, fare applicare in maniera coerente le norme in materia di concorrenza, nonché migliorare gli standard di servizio e rafforzare i diritti degli utenti;

27. in questo contesto è importante non solo prendere in considerazione i collegamenti a lunga distanza ma anche le reti regionali di base, prestando inoltre particolare attenzione alle regioni frontaliere. Queste si trovano ad affrontare, infatti, problemi specifici, rappresentati ad esempio da differenze nei sistemi di pagamento, nei collegamenti tecnici, negli orari e nei quadri legislativi;

28. ricorda tuttavia che l'apertura dei mercati ferroviari non è ancora progredita in maniera sufficiente. Per questo motivo, si chiede che le condizioni quadro di natura tecnica e giuridico-organizzativa del mercato ferroviario vengano migliorate e armonizzate. Nel contempo occorre creare delle possibilità di cofinanziamento;

29. rammenta che l'eventuale liberalizzazione del mercato e l'eventuale ingresso sul mercato di nuovi operatori devono essere accompagnati dall'introduzione di norme che consentano di accrescere le quote di mercato del trasporto ferroviario (e in particolare di standardizzare i materiali, le condizioni di circolazione e le norme di sicurezza sulle reti attraverso l'opera delle agenzie europee), convinto com'è che solo in tal modo si favoriranno la creatività e la prestazione di servizi più diversificati, a tutto beneficio dei consumatori e di un autentico trasferimento modale;

30. sottolinea, per quanto attiene al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, alle acque interne e al mare, che gli obiettivi del Libro bianco in materia di riduzione della quota dei trasporti di merci su strada su distanze superiori ai 300 km (riduzione del 30 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050) non sono sufficientemente ambiziosi; esorta pertanto la Commissione europea a proporre un programma ambizioso per la creazione di autostrade ferroviarie in tutta Europa. Soltanto questo tipo di infrastrutture può consentire di pervenire a lungo termine alla soppressione del traffico di merci su strada sulle lunghe distanze, rafforzando la coesione territoriale, in particolare con i paesi periferici;

31. sostiene la piena attuazione dell'iniziativa «Cielo unico europeo» e il completamento del mercato interno per i servizi ferroviari. È inoltre favorevole all'idea di una «cintura blu» come primo passo verso la creazione di un sistema solido di servizi marittimi, che dovrebbe essere integrato dal concetto di «autostrade del mare» e da una nuova concezione dell'importanza delle navi come vere e proprie infrastrutture mobili;

32. ritiene che i collegamenti delle regioni ultraperiferiche con il continente europeo e i paesi terzi vicini debbano essere oggetto di una particolare attenzione. Il deficit di accessibilità di cui queste regioni soffrono tradizionalmente le penalizza impedendo loro sia di partecipare pienamente al mercato unico europeo che di sviluppare le loro economie nelle aree di integrazione regionale;

33. esprime rammarico per il fatto che il Libro bianco del 2011 rappresenti un'involuzione rispetto a quello del 2001 (nel quale compariva per la prima volta il concetto di autostrade del mare) per quanto riguarda la politica di incentivazione del trasporto marittimo; deplora in particolare che l'elenco di iniziative allegato al Libro bianco non fornisca alcuna informazione né sul futuro delle autostrade del mare né su quello del programma Marco Polo;

34. è inoltre dell'avviso che le regioni nelle quali le emissioni prodotte dai trasporti hanno un impatto molto più grave a causa delle loro condizioni topografiche specifiche (come le regioni montuose) abbiano bisogno di regolamentazioni e misure proprie per ridurre il volume di traffico e gli effetti ivi derivanti in misura tale da poter escludere conseguenze sulla salute umana e sull'ambiente;

35. ritiene che sia necessario compiere ulteriori sforzi per promuovere soluzioni di trasporto migliori e più efficienti che migliorino i collegamenti tra il territorio continentale europeo e le regioni insulari e ultraperiferiche, nonché tra queste e le regioni situate oltre i confini esterni dell'UE;

36. sottolinea altresì che, oltre a rafforzare i collegamenti tra l'Europa orientale e occidentale, è essenziale promuovere, per ragioni di coesione e di competitività, dei collegamenti efficienti tra l'Europa centrale e i confini esterni dell'UE, nonché con le regioni ancora più remote, in modo da unire l'Europa al Mediterraneo e all'Atlantico. In tale contesto, il CdR sottolinea l'importanza fondamentale dei porti e degli aeroporti, nonché dei loro collegamenti con l'interno, per l'integrazione dell'UE nel mercato globale, in particolare con le regioni dell'Africa, dell'America e dell'Asia, così come il potenziale strategico delle isole atlantiche quali piattaforme logistiche per i trasporti;

37. osserva che sforzi particolari vengono profusi anche per potenziare in maniera mirata i cinque assi principali di trasporto definiti dalla Commissione europea nell'ambito degli orientamenti per i trasporti in Europa e nelle regioni confinanti. In tale contesto, l'asse centrale richiede maggiori sforzi da parte dell'UE e degli Stati situati lungo tale asse. Il Comitato accoglie con favore l'obiettivo di rendere più flessibile la rete principale attualmente in corso di definizione nell'ambito delle TEN-T. A tal fine sono necessari metodi di valutazione trasparenti che garantiscano sia la sicurezza degli investimenti da realizzare, sia l'ammodernamento e l'ampliamento continui delle TEN-T;

38. accoglie con favore la proposta di rivedere il regolamento sull'assegnazione delle bande orarie per favorire un utilizzo più efficiente della capacità aeroportuale. Tuttavia, è essenziale considerare con cautela questo aspetto prima di prendere decisioni definitive sui nuovi programmi operativi, specialmente per gli aeroporti situati nelle aree urbane, dove l'impatto ambientale è più cruciale;

39. sottolinea l'importanza di allineare la competitività e l'agenda sociale attraverso il dialogo, al fine di prevenire i conflitti sociali che, in numerosi settori, hanno causato perdite economiche significative;

40. accoglie con favore le iniziative proposte volte a migliorare la sicurezza dei trasporti aerei e marittimi attraverso un approccio globale che combini misure politiche, legislative e di monitoraggio. In particolare, è essenziale promuovere metodi di perquisizione più efficaci che consentano di controllare un numero elevato di passeggeri riducendo al minimo gli inconvenienti e rispettando al contempo i loro diritti fondamentali;

41. condivide l'obiettivo «zero vittime» nella sicurezza stradale delineato dalla Commissione; riconosce tuttavia che tale obiettivo pone numerose sfide ed è molto ambizioso. In tale contesto dovrebbe essere adottato un approccio differenziato, stabilendo ad esempio un nesso tra la densità del traffico e il numero di vittime della strada. Vi sono, infatti, notevoli differenze tra le varie città e le varie regioni per quanto riguarda il numero dei morti sulle strade e le misure già adottate. Una norma generale colpirebbe in maniera sproporzionata le città e le regioni che hanno già adottato misure efficaci di riduzione del numero di vittime della strada. Il conseguimento della sicurezza stradale non dipende soltanto dalla tecnologia ma anche dal comportamento umano. Il CdR raccomanda di armonizzare le revisioni periodiche dei veicoli e di inserire l'educazione alla sicurezza stradale nei programmi delle scuole guida europee. Tale sistema di revisioni armonizzate potrebbe essere applicato anche ad altri ambiti, come ad esempio quello delle emissioni di

gas a effetto serra; inoltre, il cambiamento dei modelli comportamentali umani può portare alla riduzione dei volumi di traffico, contribuendo così in misura significativa ad aumentare la sicurezza dei trasporti;

42. le misure in materia di sicurezza stradale dovrebbero essere basate su esempi di buone pratiche, le quali devono poter essere integrate e adeguate in funzione della situazione locale. In tale contesto si ricorda un precedente parere adottato dal Comitato in merito agli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale;

43. in materia di trasporto ferroviario, l'applicazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) dovrebbe diventare la regola su tutte le tratte ferroviarie. A tal proposito occorre prestare particolare attenzione ai tragitti transfrontalieri, sui quali la diversità dei sistemi di sicurezza è ancora causa di strozzature;

44. in tale contesto, ribadisce il proprio sostegno all'idea di armonizzare le diverse definizioni del concetto di «lesioni gravi» per consentire di monitorare e valutare meglio l'efficacia delle politiche in materia di sicurezza stradale. Inoltre, propone l'accesso ai registri delle infrazioni stradali e la loro interoperabilità, in modo che sia possibile applicare sanzioni per le infrazioni commesse in altri Stati membri.

Innovare per il futuro - tecnologia e comportamenti

45. sostiene con decisione la visione presentata nel Libro bianco relativa alla politica di ricerca e innovazione europea sui trasporti, che prevede sforzi congiunti e combinati in materia di ricerca; concorda inoltre sulla necessità di affrontare, in particolare, questioni come l'efficienza dei veicoli grazie a nuovi motori, materiali e modelli, un utilizzo più pulito dell'energia grazie a nuovi carburanti e sistemi di propulsione, un uso migliore della rete e un incremento della sicurezza grazie ai sistemi di informazione e comunicazione;

46. accoglie con favore la proposta presentata nel Libro bianco volta a definire norme adeguate per le emissioni di CO₂ in tutti i modi di trasporto, a stabilire norme sull'interoperabilità delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli puliti e a elaborare orientamenti e norme per le infrastrutture di rifornimento; gli enti regionali e locali dovrebbero essere coinvolti nella realizzazione di tutte queste misure;

47. sottolinea l'importanza di una politica europea di riduzione alla fonte delle emissioni prodotte dai veicoli attraverso norme in materia di emissioni di gas a effetto serra e di inquinamento atmosferico e acustico, nonché norme volte a migliorare la sicurezza attiva e passiva dei veicoli. In questo contesto è indispensabile che l'introduzione di miglioramenti essenziali nella tecnica dei veicoli sia collegata al rispetto dei valori limite di emissione in materia di inquinamento acustico e atmosferico;

48. ritiene che il comportamento di guida e le abitudini di viaggio siano elementi fondamentali per il pieno conseguimento degli obiettivi stabiliti nel Libro bianco; per questo motivo, accoglie con favore tutte le iniziative definite nel Libro bianco volte a sensibilizzare l'opinione pubblica verso le alternative alle

tipologie di trasporto convenzionali, ed esprime apprezzamento per le misure tese a migliorare il comportamento di guida. Ritiene tuttavia che vi sia ancora molto da fare per quanto riguarda le abitudini di viaggio, in particolare per preparare i cittadini europei di domani ad adottare un nuovo approccio nei confronti della mobilità, ma anche per adeguare le infrastrutture di trasporto.

Mobilità urbana

49. accoglie con favore le proposte relative ai piani di mobilità urbana presentate nel Libro bianco. Lo sviluppo di piani di mobilità urbana sostenibili, almeno per le città più grandi, rappresenta una delle richieste fondamentali formulate dal CdR nel suo parere in merito al Libro verde;

50. fa notare che, secondo la Commissione, gran parte degli effetti esterni dei sistemi di trasporto riguardano soprattutto le aree urbane ad alta densità demografica. Gli enti regionali e locali sono in grado di risolvere questi problemi meglio di chiunque altro. È pertanto importante che dispongano degli strumenti necessari per svolgere tale compito. Occorre ovviamente garantire il rispetto del principio di sussidiarietà, tuttavia l'UE può sostenere le attività degli enti regionali e locali promuovendo la cooperazione e la diffusione delle esperienze e applicando misure di sensibilizzazione;

51. è favorevole a incentivi per preparare le verifiche di mobilità urbana e i piani di mobilità urbana sostenibile, purché le decisioni restino di competenza degli enti regionali e locali interessati, nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà; e ribadisce il suo precedente parere favorevole all'introduzione, nelle prospettive finanziarie 2014-2020, di un nuovo strumento finanziario che consenta di cofinanziare i piani di mobilità urbana. La presentazione di una richiesta di verifiche di mobilità urbana potrà contribuire al processo volto a istituire un premio europeo da attribuire alle iniziative di trasporto urbano degne di nota e riproducibili altrove. Questo premio potrebbe inserirsi nel quadro di un sistema comparabile a quello delle «bandiere blu» europee, da assegnare alle aree con bassi livelli di inquinamento ambientale e di congestione, come proposto in passato dal CdR;

52. ritiene che città ben pianificate, con processi di produzione più efficienti e prive di soluzioni di trasporto superflue, possano promuovere una migliore accessibilità al trasporto di merci, persone e servizi; raccomanda pertanto di affrontare la pianificazione urbana e quella della mobilità in maniera più integrata;

53. segue con un certo interesse le iniziative locali che prevedono l'introduzione di sistemi di pedaggio e di restrizione dell'accesso alle aree urbane e approva l'adozione di norme tecniche comuni volte a garantire l'interoperabilità, in modo da evitare che tali iniziative locali rappresentino nuovi ostacoli tecnici alla libera circolazione nello spazio dell'Unione europea;

54. sottolinea il ruolo fondamentale delle soluzioni tecniche e organizzative, come quelle offerte da tecnologie dell'informazione a sostegno dei nuovi modelli di mobilità basati sulla modalità per il trasporto sia di merci, sia di passeggeri (ad esempio sistemi elettronici di biglietteria intermodali, documentazione sul trasporto merci intermodale, pianificazione elettronica del tragitto, tracciabilità delle merci, informazioni sulle

consegne in tempo reale); ciò al fine di ottimizzare l'impiego dei trasporti leggeri esistenti (messa in comune dei veicoli, sviluppo dei veicoli elettrici sulle brevi distanze, *car sharing*, *car pooling*, architettura dei trasporti e delle corrispondenze, uso prioritario degli autobus e dei tram), nella convinzione che la gestione del sistema locale e regionale dei trasporti rappresenti una questione cruciale ignorata dal Libro bianco;

55. invita a definire una strategia per conseguire l'obiettivo di una «logistica urbana a zero emissioni», che tenga conto di aspetti quali la pianificazione territoriale, l'accesso al trasporto ferroviario, marittimo e fluviale, i sistemi di pedaggio e le norme tecnologiche dei veicoli, attraverso la promozione di appalti pubblici congiunti per i veicoli a basse emissioni nel parco veicoli commerciali (furgoni per le consegne, taxi, autobus ecc.);

56. chiede che si prenda in maggiore considerazione il legame tra la dimensione urbana della politica dei trasporti e la più ampia nozione di assetto del territorio, non solo al fine di migliorare i trasporti urbani e le infrastrutture ma anche di contrastare l'espansione urbana incontrollata e di ripensare le relazioni tra la città e l'ambiente immediato (urbano e/o rurale) che la circonda; a questo proposito dovrebbe essere prestata particolare attenzione al potenziamento del trasporto pubblico locale di passeggeri.

Infrastrutture moderne, tariffazione intelligente e finanziamenti

57. sostiene la creazione, nell'ambito del riesame della politica in materia di TEN-T attualmente in corso, di una rete essenziale di infrastrutture europee strategiche che comprenda tutte le regioni dell'Unione europea, nonché i principali punti di riferimento per i trasporti e la logistica, e dia forma a uno spazio comune europeo dei trasporti, dove vengano eliminate le strozzature e siano garantiti collegamenti appropriati con il mercato globale;

58. osserva che gli obiettivi stabiliti nel Libro bianco potranno essere realizzati appieno soltanto se verranno messi a disposizione i fondi adeguati, tenendo presente la specificità regionale della coesione dei diversi Stati membri e gli impegni assunti nell'ambito del Patto di stabilità e crescita. Va detto che il Libro bianco evita la questione delle risorse, provenienti dal bilancio o da altre fonti, destinate alla politica dei trasporti a livello UE e alle infrastrutture. In tal senso, il CdR condivide la proposta di ricorrere a un prestito europeo o a *eurobond* come strumenti principali per il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti necessaria. Il CdR rammenta che questo cospicuo investimento dovrà essere sostenuto da una reale volontà politica al più alto livello, senza la quale le ambizioni della politica europea dei trasporti, indispensabili per garantire la competitività regionale, resteranno un pio desiderio;

59. osserva che la politica di coesione, nell'ambito di un approccio integrato per lo sviluppo regionale, persegue degli obiettivi propri e, per questo motivo, non pare opportuno avvalersi del bilancio ad essa destinato per finanziare la politica europea in materia di reti di trasporto, ferma restando, tuttavia, la necessità di favorire la coerenza tra i progetti di infrastrutture finanziati dalla politica di coesione e gli obiettivi della politica europea dei trasporti;

60. sottolinea la necessità di rivedere le risorse destinate all'infrastruttura dei trasporti proposte nell'ambito del futuro bilancio dell'UE e di incoraggiare ulteriormente l'impegno del settore privato in maniera più trasparente. Il Comitato è inoltre favorevole alla promozione di nuovi strumenti finanziari per il settore dei trasporti, in particolare tramite l'iniziativa delle obbligazioni UE per il finanziamento di progetti;

61. osserva che l'internalizzazione dei costi esterni, l'eliminazione delle distorsioni fiscali e dei sussidi ingiustificati, nonché la concorrenza libera e priva di distorsioni dovrebbero fare parte del modello futuro, fondato sull'allineamento delle scelte di mercato alle esigenze di sostenibilità; il Comitato sostiene pertanto un approccio di tassazione e tariffazione intelligente, volto all'internalizzazione totale e obbligatoria dei costi esterni dei trasporti ferroviari e su strada, dell'inquinamento acustico e atmosferico locale nei porti e negli aeroporti, e dell'inquinamento atmosferico in mare; chiede inoltre di prendere in esame l'applicazione obbligatoria di diritti di internalizzazione su tutte le vie navigabili interne del territorio UE; la penuria di alternative di trasporto da e verso i territori insulari e ultraperiferici dell'UE deve essere tenuta in considerazione al momento di definire le tariffe da applicare nell'internalizzazione dei costi esterni di trasporto;

62. insiste tuttavia sulla necessità di tener conto dei vincoli specifici delle regioni periferiche nel concepire i futuri dispositivi di internalizzazione dei costi esterni (come l'Eurobollo e altri

strumenti successivi): ogni dispositivo che non tenesse conto dello svantaggio rappresentato dalla distanza penalizzerebbe infatti i soggetti e gli operatori economici di tali territori;

63. sottolinea che gli obiettivi prefissati per il 2016 e il 2020, nonostante l'importanza di questa misura, sembrano molto ambiziosi e, sulla base delle esperienze passate e presenti (ad esempio la direttiva Eurobollo), appaiono di difficile realizzazione.

La dimensione esterna

64. condivide pienamente il capitolo che il Libro bianco dedica alla dimensione esterna; a tal riguardo sottolinea l'importanza di estendere le norme sul mercato interno operando nell'ambito di organizzazioni internazionali, di promuovere in tutto il mondo le norme europee di sicurezza, protezione della vita privata e dell'ambiente mediante la cooperazione bilaterale e multilaterale, e di rafforzare il dialogo sui trasporti con i principali partner;

65. invita la Commissione europea a sviluppare meglio il concetto di dimensione internazionale del sistema di trasporti europei, e la sollecita a tenere pienamente conto della dimensione mediterranea e atlantica dei trasporti, la quale ha un impatto certo sullo sviluppo dei trasporti nell'UE e rappresenta inoltre uno strumento essenziale per rafforzare l'indispensabile cooperazione tra le due sponde del Mediterraneo e l'inserimento competitivo e sostenibile nel mercato globale.

Bruxelles, 30 giugno 2011

*La presidente
del Comitato delle regioni*
Mercedes BRESSO