

I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

PARERI

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO

455^a SESSIONE PLENARIA DEL 15 E 16 LUGLIO 2009

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema Integrare le politiche dei trasporti e dell'assetto territoriale ai fini di un trasporto urbano più sostenibile

(parere esplorativo)

(2009/C 317/01)

Relatore: **Frederic Adrian OSBORN**

Con lettera datata 3 novembre 2008, la Commissione europea ha chiesto al Comitato economico e sociale europeo, conformemente al disposto dell'articolo 262 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di elaborare un parere esplorativo sul tema:

Integrare le politiche dei trasporti e dell'assetto territoriale ai fini di un trasporto urbano più sostenibile.

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 26 giugno 2009, sulla base del progetto predisposto dal relatore OSBORN.

Alla sua 455^a sessione plenaria, dei giorni 15 e 16 luglio 2009 (seduta del 16 luglio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 114 voti favorevoli e 1 voto contrario.

1. Sintesi

1.1. I cittadini hanno bisogno dei trasporti per raggiungere il luogo di lavoro, i negozi, la scuola e tutte le altre destinazioni della società moderna. Lo sviluppo e la manutenzione dei diversi sistemi di trasporto rappresenta uno dei compiti principali delle politiche pubbliche. Ma i trasporti presentano anche dei risvolti negativi poiché sono causa di inquinamento, di congestione e di incidenti. I collegamenti di trasporto possono rafforzare le comunità, mentre la loro mancanza può dividerle e isolarle. I trasporti sono inoltre uno dei fattori che contribuiscono in larga misura alle emissioni di CO₂ e alla crescente minaccia rappresentata dai cambiamenti climatici.

1.2. In questo contesto è sempre più necessario che gli enti pubblici, a tutti i livelli di governo, definiscano modelli di trasporto maggiormente sostenibili, in grado di rispondere alle esigenze di spostamento dei cittadini riducendo al minimo i propri effetti

negativi. Le aree urbane sono quelle che presentano i problemi maggiori e che richiedono in particolare modo l'adozione di strategie di trasporto più sostenibili.

1.3. Il modello della mobilità nelle aree urbane è strettamente legato a quello dell'assetto territoriale. Per giungere a forme di trasporto più sostenibili è necessario quindi che siano adottate strategie e politiche integrate di assetto territoriale e di mobilità.

1.4. La definizione e l'attuazione di strategie integrate è un compito che spetta principalmente alle autorità locali e nazionali. In diverse città e in vari paesi europei sono già stati compiuti alcuni passi avanti sulla via della sostenibilità in questo settore, ma i progressi realizzati finora sono frammentari. È possibile e necessario lanciare un'iniziativa a livello europeo per promuovere e accelerare l'adozione e l'attuazione di strategie integrate di assetto territoriale e di mobilità più sostenibili nelle città di tutta Europa.

1.5. Tale iniziativa dovrebbe imperniarsi principalmente su:

- l'avvio di un nuovo piano di ricerca inteso a identificare con maggiore precisione i punti principali delle buone prassi in questo settore,
- la definizione di una serie di indicatori affidabili di progresso in materia di trasporti sostenibili,
- l'analisi delle esperienze maturate a livello nazionale e locale e la revisione dei meccanismi di sostegno legislativo e finanziario in relazione ai loro effetti in termini di trasporti e di emissioni di carbonio,
- l'elaborazione di un nuovo quadro europeo in materia di sostenibilità del trasporto urbano e dell'assetto territoriale,
- la revisione dell'equilibrio con le altre politiche e gli altri programmi europei per rendere la politica europea in generale più favorevole ai trasporti sostenibili,
- lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

2. Riflessioni generali

2.1. Le società moderne dipendono in larga misura dai trasporti. È su di essi che il singolo cittadino fa affidamento per recarsi al lavoro, a fare acquisti, a svolgere le attività ricreative e in qualsiasi altro luogo. I trasporti sono indispensabili anche per le aziende affinché possano produrre e distribuire le proprie merci e i propri servizi in tutto il mondo.

2.2. Negli ultimi due secoli i progressi tecnologici nel settore dei trasporti hanno aumentato enormemente le distanze percorribili con comodità, a prezzi accessibili e hanno ampliato la gamma di beni, servizi e stili di vita a disposizione dei cittadini. Questa evoluzione ha trasformato anche le modalità di sviluppo degli insediamenti urbani, che non hanno più bisogno di stringersi strettamente attorno ai piccoli agglomerati con servizi raggiungibili soprattutto a piedi. Gli insediamenti possono ormai spargersi con basse densità su vaste aree del territorio collegate tra loro dalle reti stradali e dai sistemi di trasporto.

2.3. Questi cambiamenti hanno apportato numerosi vantaggi, ma hanno anche provocato notevoli problemi: la continua crescita della domanda di trasporti causa congestione del traffico e ritardi; le comunità locali perdono coesione man mano che i servizi locali vengono sostituiti da altri più lontani, e i contatti tra vicini scompaiono; la maggior parte dei mezzi di trasporto a motore provoca rumore e inquinamento; inoltre, molti di questi mezzi producono emissioni di CO₂ e la continua crescita della domanda di trasporti rappresenta una delle maggiori cause dei cambiamenti climatici.

2.4. Per molti anni i governi hanno considerato l'ampliamento delle possibilità di viaggio come un bene per il pubblico. Le politiche e gli investimenti pubblici nel settore dei trasporti sono stati indirizzati a estendere le reti di trasporto e a renderle più ampiamente accessibili a tutti.

2.5. Molte altre politiche e altri programmi hanno anche determinato un aumento della domanda di spostamenti più frequenti e più lontani. Numerosi insediamenti residenziali di nuova costruzione presentano una densità abitativa troppo bassa per essere serviti dai trasporti pubblici e sono pensati per residenti che per i loro spostamenti si serviranno di un mezzo privato. La riorganizzazione di scuole, ospedali e altri servizi pubblici ha portato spesso alla creazione di strutture di grandi dimensioni ma più decentrate. Analogamente, per le aree commerciali si è preferito creare grandi centri fuori città.

2.6. Ma questo modo di vedere sta gradualmente cambiando. Le persone cominciano a riconoscere sia i vantaggi dei trasporti che i loro risvolti negativi, e anche la politica si sta adattando. Le politiche e i programmi in materia di trasporti devono continuare ad assicurare un adeguato soddisfacimento delle esigenze di base. Nel contempo si diffonde però l'opinione che le politiche dei trasporti, dell'assetto territoriale e di altro tipo devono comprendere misure volte a ridurre o contenere la domanda complessiva di trasporti e a incoraggiare le persone a scegliere forme di mobilità più sostenibili come i trasporti pubblici, gli spostamenti a piedi o in bicicletta, rispetto all'automobile privata.

2.7. Le minacce crescenti rappresentate dai cambiamenti climatici e dall'insicurezza degli approvvigionamenti petroliferi rendono ancora più pressanti questi dilemmi e la necessità stessa di adottare misure più incisive per ridurre la domanda di trasporti e vincolarla entro alternative più sostenibili. Ciò può comportare un cambiamento radicale dei modelli di assetto del territorio e della mobilità.

2.8. Quattro nuovi obiettivi politici centrali per la sostenibilità dei trasporti e dell'assetto territoriale:

- incoraggiare i cittadini a scegliere un luogo di residenza più vicino a quello in cui lavorano, studiano o svolgono le attività ricreative, e/o impiantare i luoghi di lavoro e di studio più vicino ai luoghi di residenza al fine di ridurre la congestione del traffico, l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra, e ridare vita alle comunità locali,
- incoraggiare i cittadini che ne hanno la possibilità a fare uso dei trasporti pubblici o a spostarsi, per quanto possibile a piedi o in bicicletta e scoraggiare l'uso dell'automobile,
- incoraggiare le aziende a servirsi di più delle fonti di approvvigionamento e di manodopera locali in modo da limitare gli spostamenti legati all'esercizio della loro attività,
- risvegliare l'interesse per le destinazioni turistiche locali, in modo da ridurre o limitare la crescente domanda di trasporti aerei e i danni che essi recano all'ambiente.

2.9. La sempre maggiore domanda di trasporti scaturisce da un forte dinamismo sociale ed economico, e contenere o riorientare tale tendenza non è un compito facile. L'esperienza insegna che questa sfida può essere affrontata con buoni risultati solo adottando un approccio ben integrato che coniughi le politiche dei trasporti con quelle di assetto territoriale e di altro tipo in modo che si rafforzino a vicenda, e definendo tali politiche in modo aperto, trasparente e democratico, affinché esse possano riscuotere sufficiente consenso politico e popolare a tutti i livelli di governo. Nella definizione di nuove strategie e di nuove politiche occorre dedicare particolare attenzione alle esigenze degli anziani, dei disabili e delle famiglie a basso reddito.

3. Elementi delle politiche coordinate dei trasporti e dell'assetto territoriale e delle politiche sostenibili in materia di trasporti

3.1. Le politiche di assetto territoriale e le altre politiche analoghe che possono favorire forme più sostenibili di mobilità urbana dovrebbero:

- promuovere modelli insediativi a più alta densità,
- incentivare forme compatte di sviluppo urbano a breve distanza da tutti i servizi principali,
- favorire lo sviluppo o l'espansione di città di piccole e medie dimensioni piuttosto che l'ulteriore urbanizzazione di grandi agglomerati urbani ormai ai limiti delle loro capacità,
- ridurre l'ulteriore urbanizzazione delle cinture verdi attorno alle città, creare aree verdi all'interno dei centri urbani e attorno ad essi ecc.,
- incoraggiare la creazione di strutture di piccole dimensioni e a carattere più locale (negozi, scuole, chiese, ospedali, uffici civici ecc.), con bacini di utenza ridotti, e disincentivare le strutture di grandi dimensioni e più lontane, con bacini di utenza vasti e più sparsi,
- favorire la realizzazione di tipologie edilizie polifunzionali anziché il decentramento di vari servizi in luoghi raggiungibili unicamente in automobile o con i mezzi pubblici,
- incoraggiare le persone ad abitare più vicino ai propri luoghi di lavoro o ad altre destinazioni abituali,
- incentivare le persone a lavorare da casa, utilizzando tutte le possibilità offerte da Internet,
- favorire la collocazione dei servizi principali (pubblici e privati) in luoghi facilmente accessibili dai mezzi di trasporto pubblici e ridurre le aree di parcheggio disponibili in queste strutture o imporre tariffe di parcheggio piuttosto elevate,
- incoraggiare le aziende a ubicare le proprie attività in luoghi accessibili ai trasporti pubblici e comodi da raggiungere per i lavoratori, i fornitori e i clienti locali,
- incentivare le aziende a servirsi di fornitori e di manodopera del posto e a operare sui mercati locali, evitando il commercio a distanza e attenuando gli effetti derivanti dalla globalizzazione,

— introdurre un'internalizzazione dei costi esterni su basi tecniche.

3.2. Le politiche dei trasporti che possono favorire forme più sostenibili di mobilità urbana dovrebbero:

- promuovere la qualità, la pulizia, l'accessibilità e l'efficienza energetica dei trasporti pubblici,
- spostare gli investimenti dalle infrastrutture stradali ai trasporti pubblici,
- incentivare la creazione di percorsi o corsie preferenziali per i trasporti pubblici,
- ridurre gli spazi e i tempi di parcheggio per i veicoli privati all'interno dei centri urbani,
- favorire programmi di pedonalizzazione e la creazione di vie e passaggi pedonali e di piste ciclabili,
- promuovere programmi di gestione della mobilità,
- favorire la sensibilizzazione del pubblico attraverso le informazioni sulla viabilità,
- favorire sistemi di tariffazione per l'utilizzo dello spazio stradale,
- fare in modo che la tassazione dei carburanti e dei veicoli comprenda tutte le esternalità che questi comportano per la società, come le emissioni di CO₂ e altre forme di inquinamento,
- incentivare le istituzioni pubbliche a insediarsi in complessi di edifici nella stessa area e incoraggiare i funzionari a recarsi al lavoro con i mezzi pubblici e a ricorrere all'orario flessibile.

3.3. L'esperienza mostra tuttavia che le politiche di questo tipo non possono essere introdotte in maniera frammentata. Esse sono efficaci e accettabili dal punto di vista politico soltanto se la loro attuazione si inserisce in una strategia globale che integra gli obiettivi di assetto del territorio e quelli dei trasporti e coinvolge diverse parti del settore pubblico e numerosi soggetti del settore privato.

3.4. Ad esempio, i limiti imposti all'uso dei trasporti privati nelle città (come la restrizione degli spazi di parcheggio, i pedaggi stradali o il parcheggio a pagamento) sono accettabili ed efficaci solo se i trasporti pubblici rappresentano un'alternativa sufficientemente interessante (in termini di pulizia, sicurezza, frequenza, affidabilità e accessibilità economica). Inoltre, è necessario tenere conto in modo particolare delle esigenze degli anziani, dei disabili e delle famiglie a basso reddito.

3.5. Analogamente, l'incoraggiamento agli spostamenti in bicicletta richiede una serie di misure tra cui la creazione di piste ciclabili, la realizzazione di aree di parcheggio adeguate e sicure, sia in spazi pubblici che privati, un sistema che incentivi l'uso della bicicletta anziché dell'automobile da parte di chi ne ha la capacità, la partecipazione del datore di lavoro alle spese di viaggio dei pendolari e la promozione di una cultura favorevole all'uso della bicicletta.

3.6. Anche in questo caso, l'incentivazione di negozi e altri servizi locali presuppone una zonizzazione adeguata (sia per incoraggiare le strutture locali di piccole dimensioni sia per scoraggiare i grandi centri fuori città, raggiungibili solo in automobile), politiche fiscali locali favorevoli, programmi di rigenerazione urbana che migliorino l'attrattiva dei piccoli esercizi locali e centri di quartiere che fungono da catalizzatore.

3.7. Arrestare e invertire le tendenze che hanno governato l'evoluzione delle città e dei trasporti urbani negli ultimi 100 anni non sarà facile. La maggior parte delle misure adottate finora è stata presa a livello locale e ha avuto carattere frammentario e sperimentale. I contrasti tra i diversi enti e i diversi livelli di governo hanno ostacolato il raggiungimento di progressi più concreti. È necessario inoltre superare numerosi interessi pubblici e privati ormai consolidati.

3.8. La minaccia sempre più grave rappresentata dai cambiamenti climatici e il fatto che i trasporti incidono sempre di più sulle emissioni complessive di gas serra in Europa rendono questa problematica ancora più pressante. Non possiamo permetterci di lasciare che l'attuale inerzia continui. È ormai necessario accelerare il ritmo di transizione verso modelli più sostenibili di mobilità urbana e di assetto del territorio.

4. Azioni a livello locale e nazionale

4.1. Le autorità locali di pianificazione sono chiamate ad assumere un ruolo di primo piano a livello locale, in collaborazione con le autorità locali preposte ai trasporti e alla viabilità e con altri enti pubblici. Alle autorità di pianificazione spetta il compito di definire piani di assetto territoriale che guidino il modello di urbanizzazione e i collegamenti di trasporto in modo che nel tempo la sostenibilità dei modelli di trasporto possa migliorare (sviluppando i sistemi di trasporto intelligenti). Le autorità preposte ai trasporti devono integrare queste misure di pianificazione con altre misure volte ad assicurare che i sistemi di trasporto pubblico siano sufficientemente frequenti, affidabili e accessibili per poter costituire un'alternativa accettabile al trasporto privato. Insieme, questi enti devono creare strategie integrate per migliorare la sostenibilità dei trasporti e dell'assetto territoriale. Occorre inoltre coinvolgere altri enti pubblici e i maggiori costruttori, invitandoli a sviluppare le proprie strategie future tenendo pienamente conto dell'impatto dei trasporti.

4.2. L'evoluzione verso modelli più sostenibili di trasporto urbano e assetto del territorio è un processo che richiederà naturalmente tempo. Lo scopo delle strategie integrate deve essere quello di assicurare che ogni successiva fase che segue una modifica delle reti di trasporto o un piano di assetto o di riassetto urbano rappresenti un passo avanti nella giusta direzione. Alcune città europee hanno già compiuto progressi in questo senso, introducendo importanti politiche innovative per promuovere forme di trasporto più sostenibili. Ma in generale la maggior parte delle città rimane frenata dalla mancanza di competenze e risorse finanziarie, di volontà politica e di sufficiente comprensione e consenso da parte dei cittadini; a tutto questo si aggiunge la pressione competitiva ad attrarre nuovi sviluppi di tipo non sostenibile. Quello che occorre è un nuovo modello di cooperazione per avanzare verso una forma più policentrica di città future compatte e sostenibili. Il processo di transizione delle città ha bisogno di sostegno e incoraggiamento.

4.3. Ai governi nazionali (e regionali) spetta un ruolo centrale nell'incoraggiare e consentire che a livello locale sia adottato il giusto tipo di azioni. Per i governi nazionali può essere talvolta necessario ristrutturare gli enti e gli organi locali o ridisegnarne i confini allo scopo di agevolare la creazione di strategie realmente integrate. Oppure essi possono richiedere ai diversi enti locali e ai ministeri coinvolti di collaborare in partenariato per lo sviluppo di strategie integrate o incoraggiarli in tal senso. Essi possono inoltre dover offrire incentivi, consolidare le conoscenze e le esperienze e assicurare il coordinamento delle politiche a tutti i livelli.

4.4. I governi nazionali sono generalmente responsabili del quadro normativo di riferimento per la definizione dei piani di assetto territoriale e dei piani regolatori e forniscono gli strumenti attraverso i quali gli enti locali possono regolare i nuovi progetti edilizi in funzione di una strategia integrata.

4.5. I governi nazionali sono in genere responsabili della definizione del quadro finanziario di riferimento per l'attività delle imprese di trasporto pubblico e spesso possono essere chiamati a fornire fonti di finanziamento per alcuni degli investimenti maggiori necessari. I governi nazionali controllano inoltre i regimi fiscali e i modelli di tassazione, gli oneri e le sovvenzioni che esercitano un impatto determinante sulle decisioni individuali e collettive in materia di assetto del territorio, sviluppo e trasporto.

4.6. Ma soprattutto i governi nazionali devono svolgere un ruolo chiave nel richiamare l'attenzione della cittadinanza sulle minacce derivanti dai cambiamenti climatici e dall'esaurimento delle risorse e sull'esigenza di agire in maniera molto più urgente e incisiva per mutare le abitudini di trasporto e di viaggio. È necessario che tutti i governi europei elaborino strategie o quadri globali per integrare le politiche dell'assetto territoriale e dei trasporti nelle loro città.

5. Azioni a livello europeo

5.1. Finora la politica e gli interventi europei nel settore dei trasporti si sono concentrati sulla creazione ed espansione delle principali reti di trasporto che collegano le diverse parti d'Europa. I fondi regionali e di coesione hanno svolto un ruolo importante nello sviluppo di queste reti e in particolare nell'espansione delle maggiori infrastrutture stradali. In questo modo l'influenza europea ha avuto la tendenza a incoraggiare l'ulteriore espansione e dispersione di numerose grandi città europee e a rendere più difficile l'evoluzione verso modelli più sostenibili di trasporto urbano e di assetto del territorio.

5.2. Più di recente, la Commissione ha raccolto la sfida di promuovere modelli più sostenibili di trasporto urbano. Essa ha evidenziato numerosi temi di fondo nel Libro verde sui trasporti urbani e nella relazione tecnica giustificativa sui piani di trasporto urbano sostenibile. L'UE ha fornito risorse per gli investimenti attraverso i fondi strutturali e il Fondo di coesione e attraverso la Banca europea per gli investimenti. L'UE ha incoraggiato altresì lo scambio di buone pratiche e ha erogato modesti sostegni finanziari per progetti di ricerca, sviluppo e dimostrazione, ad esempio nell'ambito del programma Civitas. Queste attività sono state utili e potrebbero essere proseguite e ampliate proficuamente, ma non sono assolutamente sufficienti a determinare una trasformazione vera e propria.

5.3. Le nuove sfide che nascono dai cambiamenti climatici e la necessità di intervenire con urgenza su tutti i fronti per limitare le emissioni di CO₂ evidenziano ormai l'esigenza crescente di un nuovo impegno collettivo a livello europeo. Soltanto un'iniziativa europea importante può imprimere l'accelerazione necessaria al passaggio a un migliore coordinamento dei modelli sostenibili di trasporto e assetto territoriale per il futuro.

5.4. Le competenze dell'UE in materia sono ovviamente limitate e l'applicazione del principio di sussidiarietà significa che la maggior parte delle responsabilità primarie per i trasporti locali e la pianificazione del territorio continueranno a risiedere a livello locale e nazionale. Il Comitato ritiene tuttavia che vi siano margini per un sensibile rafforzamento delle attività europee al fine di incoraggiare e avviare azioni a livello nazionale e locale, tenendo conto in particolare del ruolo di primo piano che l'UE riveste nella lotta contro i cambiamenti climatici e nel promuovere la riduzione delle emissioni di CO₂.

5.5. Il Comitato approva le raccomandazioni formulate recentemente dal Parlamento europeo e dal Comitato delle regioni per conferire maggiore incisività al ruolo dell'Europa in questo campo. Il Comitato invita la Commissione ad adottare subito un approccio articolato in cinque linee d'intervento nell'ambito di un nuovo piano d'azione:

5.6. *A. Intraprendere un nuovo importante sforzo di ricerca sulle intenzioni tra l'assetto territoriale urbano e i trasporti*

Con il IV e V Programma quadro di RST, l'UE ha dimostrato una tradizione lunga e di alto profilo nel campo dei progetti di ricerca sull'interazione tra i trasporti urbani e l'assetto del territorio (come viene documentato ad esempio nel libro *Land Use and Transport: European Research: Towards Integrated Policies* a cura di Marshall e Banister, Londra/Amsterdam, Elsevier, 2007). Questa tradizione di ricerca è stata però interrotta nel VI e VII Programma quadro. I cambiamenti climatici e la scarsità di energia che si prospetta per il futuro comportano nuove sfide per la pianificazione urbana e richiedono programmi di ricerca orientati agli interventi, atti a fornire ai decisori informazioni affidabili sui possibili effetti di eventuali strategie integrate per far fronte all'aumento dei costi dell'energia e per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra che l'UE si è prefissata. È necessario pertanto rivedere e aggiornare i risultati degli studi precedenti alla luce di questa probabile mutazione sostanziale del contesto. Un'analisi urgente si impone in particolare per le seguenti questioni politiche:

- *adattamento ai cambiamenti climatici*: quali combinazioni di politiche dei trasporti e di assetto territoriale sono necessarie e fattibili per ridurre i prevedibili rischi derivanti dai cambiamenti climatici, come alluvioni, frane, tempeste improvvise, ondate di caldo ecc.?
- *contenimento dei cambiamenti climatici*: quali combinazioni di politiche dei trasporti e di assetto territoriale offrono le maggiori probabilità di consentire al settore dei trasporti di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra che l'UE e gli Stati membri si sono prefissati per il 2020 e il 2050, con il minore impatto possibile sull'economia, l'equità sociale e la qualità della vita?
- *accesso ai servizi di base e alla vita sociale*: quali combinazioni di politiche dei trasporti e di assetto territoriale sono più idonee per raggiungere standard minimi di accesso, con i trasporti

pubblici, ai servizi di base (sanità, vendita al dettaglio, istruzione) e alla vita sociale (tenendo conto in particolare delle esigenze degli anziani, dei disabili e delle famiglie a basso reddito) a fronte dell'invecchiamento e del calo demografico, da un lato, e dei rincari energetici dall'altro?

5.7. *B. Definire una serie concordata di indicatori che attestino i progressi compiuti da un'area urbana verso la sostenibilità dei trasporti*

Questi indicatori potrebbero ad esempio comprendere il rapporto tra tutti i tragitti compiuti attraverso forme di mobilità sostenibile (a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici) e i trasporti privati. Essi potrebbero includere inoltre le dimensioni dei bacini di utenza di tutti i vari servizi (scuole, ospedali, uffici pubblici e centri commerciali) e le modalità con le quali detti bacini potrebbero essere ridotti nel tempo, promuovendo strutture locali di minori dimensioni e mantenendo unità decentrate di servizi pubblici, raggiungibili con tragitti più brevi.

5.8. *C. Avviare una revisione su scala europea delle prassi attualmente in uso in materia di trasporto urbano e assetto territoriale*

L'obiettivo principale dovrebbe essere quello di identificare gli strumenti istituzionali, legislativi e finanziari più utili per la transizione verso una mobilità e un assetto territoriale sostenibili. La revisione potrebbe comprendere in particolare alcune delle idee più nuove e controverse quali:

- sistemi di pedaggio stradale urbano e di posteggi a pagamento o restrizione degli spazi di parcheggio nei centri urbani,
- schemi per finanziare lo sviluppo di sistemi soddisfacenti di trasporto pubblico e sostenere la loro operatività,
- sistemi che richiedano ai costruttori di importanti strutture ad accesso pubblico di assicurare collegamenti adeguati ai sistemi di trasporto pubblico e di ridurre le aree adibite al parcheggio di veicoli privati,
- sistemi rivolti a imporre ai costruttori pubblici e privati di tenere conto dell'impatto dei trasporti nell'allestimento dei propri progetti futuri ed eventualmente ad addebitare ai costruttori e ai gestori di strutture di grandi dimensioni l'impatto aggiuntivo in termini di spostamenti e di emissioni di carbonio che le loro decisioni determinano per le comunità locali.

5.9. *D. Elaborare un quadro europeo in materia di sostenibilità dei trasporti urbani e dell'assetto territoriale*

Tale quadro potrebbe comprendere i seguenti elementi:

- orientamenti per la definizione delle strategie nazionali degli Stati membri volte a promuovere la sostenibilità del trasporto urbano e dell'assetto territoriale; ogni strategia nazionale dovrebbe imporre agli enti locali responsabili dell'assetto territoriale, dei trasporti e delle strade (e ad altri organi pubblici competenti) di lavorare insieme per produrre piani locali di assetto territoriale e trasporto sostenibile per ogni città e grande agglomerato urbano,

- linee guida che definiscono le buone pratiche e i parametri di riferimento per lo sviluppo di strategie locali, compresi i dispositivi per la consultazione ampia e sistematica del pubblico e di tutte le parti interessate, al fine di creare una solida consapevolezza dei cittadini riguardo i cambiamenti necessari e un consenso più largo possibile sulle vie da seguire,
- indicatori per misurare i progressi compiuti verso la sostenibilità e per valutare il contributo dato da varie città e regioni alla riduzione delle emissioni di carbonio attraverso le soluzioni più sostenibili,
- disposizioni che disciplinano l'erogazione di finanziamenti a livello europeo o a livello nazionale per gli investimenti necessari all'attuazione delle strategie individuate; il Comitato ritiene che il programma Civitas, nel cui quadro sono state

sostenute alcune eccellenti iniziative, debba essere potenziato.

5.10. *E. Rivedere le altre normative europee e i programmi di spesa che interessano i trasporti e l'assetto territoriale*

Buona parte della spesa erogata dall'UE nel settore dei trasporti è stata orientata, nell'interesse della crescita economica, all'ampliamento delle infrastrutture stradali, ferroviarie e aeroportuali, senza che ne sia stato adeguatamente valutato l'impatto in termini di emissioni di CO₂ e di sostenibilità. Sarebbe opportuno riesaminare il bilancio di questi programmi, introdurre una valutazione sistematica dell'impatto di tali investimenti in termini di emissioni di carbonio e riorientare i programmi in modo tale che essi sostengano maggiormente i trasporti pubblici, le reti ferroviarie e il trasporto urbano sostenibile, e non promuovano invece un'ulteriore espansione dei trasporti di lunga distanza che sono causa di elevate emissioni di CO₂.

Bruxelles, 16 luglio 2009.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Mario SEPI
