

Parere del Comitato economico e sociale europeo sulle «Conseguenze della digitalizzazione e della robotizzazione dei trasporti per l'elaborazione delle politiche dell'UE»

(parere d'iniziativa)

(2017/C 345/08)

Relatrice: **Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA**

Decisione dell'assemblea plenaria	26.1.2017
Base giuridica	Articolo 29, paragrafo 2, del Regolamento interno Parere d'iniziativa
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Adozione in sezione	14.6.2017
Adozione in sessione plenaria	5.7.2017
Sessione plenaria n.	527
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	157/0/2

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. La digitalizzazione e l'automazione nel settore della mobilità delle persone e del trasporto delle merci offrono alla società una serie di vantaggi potenziali, quali una migliore accessibilità e comodità per i passeggeri, efficienza e produttività per la logistica, una maggiore sicurezza del traffico e la riduzione delle emissioni. Nel contempo, sussistono motivi di preoccupazione che riguardano la sicurezza in tutte le sue accezioni, il rispetto della vita privata, il lavoro e l'ambiente.

1.2. Se è vero che la tecnologia offre opportunità infinite, il progresso non deve essere unicamente orientato alla tecnologia, ma deve avere come obiettivo la creazione di valore aggiunto per la società. È pertanto necessario un dibattito politico, accompagnato da un adeguato coinvolgimento della società civile nei processi di pianificazione dei trasporti, in particolare nelle grandi aree urbane.

1.3. La realizzazione dei trasporti digitali richiede soluzioni per le strozzature esistenti, nonché investimenti integrati nei sistemi di trasporto, delle telecomunicazioni e dell'energia lungo la rete TEN-T, ivi compresa la diffusione del 5G. Queste iniziative dovrebbero essere sostenute dai strumenti di finanziamento dell'UE, quali il meccanismo per collegare l'Europa, il FEIS e Orizzonte 2020.

1.4. La digitalizzazione e l'automazione dei trasporti presentano nuove opportunità commerciali sia per il settore manifatturiero che per quello dei servizi, comprese le PMI, e potrebbero costituire un campo in cui l'UE gode di un vantaggio competitivo. A tal fine, il CESE chiede un contesto stimolante e favorevole per le imprese, che preveda l'apertura verso nuovi modelli d'impresa e promuova lo sviluppo di piattaforme digitali europee.

1.5. La digitalizzazione e l'automazione dei trasporti comporteranno profondi cambiamenti sul piano della natura del lavoro e della domanda di competenze. Il CESE sottolinea l'importanza di affrontare questi cambiamenti strutturali favorendo una transizione equa e senza scosse e rimediando alla carenza di competenze, nonché garantendo un monitoraggio adeguato dei progressi compiuti. Il dialogo sociale, l'informazione e la consultazione dei lavoratori svolgono un ruolo fondamentale nel processo di transizione. Gli Stati membri dovranno anche adattare i loro sistemi d'istruzione per rispondere alla nuova domanda di competenze.

1.6. La digitalizzazione e l'automazione dei trasporti richiedono un'adeguata disponibilità e accessibilità e il libero flusso dei dati. Occorre nel contempo garantire un'adeguata protezione dei dati. Per rispondere ai nuovi sviluppi è inoltre necessario incrementare le capacità di cibersicurezza e risolvere le questioni in sospeso in materia di responsabilità.

1.7. Il CESE sottolinea il carattere intermodale dei trasporti digitali e tale intermodalità è al centro della strategia dell'UE in materia di trasporti, implicando inoltre strette connessioni con altri ambiti di intervento come quelli relativi al mercato unico digitale, all'energia, allo sviluppo industriale, all'innovazione e alle competenze. Poiché gli obiettivi e gli obblighi in materia di mitigazione dei cambiamenti climatici costituiscono uno dei fattori che promuovono il trasporto digitale, vi è anche uno stretto legame con la sostenibilità ambientale.

2. Contesto e tendenze attuali

2.1. La digitalizzazione è in espansione in tutti gli ambiti dell'economia e della società, e quello dei trasporti è un settore che spesso viene portato ad esempio. L'obiettivo del presente parere di iniziativa è quello di esaminare l'evoluzione e le implicazioni della digitalizzazione e dell'automazione dei trasporti dal punto di vista dell'intera società, ivi compresi le imprese, i lavoratori, i consumatori e i cittadini in generale, e di presentare il punto di vista del CESE su come questi sviluppi dovrebbero essere presi in considerazione nella definizione delle politiche dell'UE, al fine di cogliere le opportunità e gestire i rischi in modo appropriato.

2.2. Molti cambiamenti sono già in atto, tanto nei mercati quanto in diversi ambiti di intervento a livello nazionale e dell'UE. Anche il CESE ha affrontato questo tema nei suoi pareri, ad esempio in quelli riguardanti il futuro dell'industria automobilistica europea ⁽¹⁾ e la strategia europea nel settore dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi C-ITS ⁽²⁾, nonché l'intelligenza artificiale ⁽³⁾.

2.3. La digitalizzazione dei trasporti assume varie forme. Attualmente i veicoli, gli aeromobili e le navi già utilizzano informazioni digitali in molti modi, tra cui tecnologie e servizi a sostegno della guida delle automobili, del controllo del traffico dei treni e della gestione del traffico aereo e marittimo. La digitalizzazione delle informazioni riguardanti i passeggeri e le merci è un altro settore di applicazione quotidiana. In terzo luogo, i robot sono comunemente utilizzati nelle operazioni di terminal nel settore della logistica del trasporto merci.

2.4. L'ulteriore automazione e robotizzazione aprono nuove opportunità per il trasporto di merci e persone, nonché per vari tipi di monitoraggio e sorveglianza. I robot virtuali, vale a dire robot basati sui software, svolgono un ruolo centrale perché rendono possibile un maggiore utilizzo e il collegamento di diversi sistemi di informazione, che consente loro di funzionare come una singola unità interoperabile.

2.5. L'automazione dei trasporti comporta lo sviluppo di mezzi di trasporto che prevedano un'interazione con gli esseri umani, nonché con l'infrastruttura e con altri sistemi esterni. Veicoli, navi e sistemi aerospaziali senza conducente e senza equipaggio che siano pienamente autonomi, ossia che funzionino in modo indipendente, rappresentano l'ultima fase di questo sviluppo.

2.6. Attualmente diverse case automobilistiche stanno sviluppando e collaudando automobili senza conducente. Metropolitane senza conducente sono già state introdotte in molte città, e sono in fase di collaudo gli autobus e i convogli di autocarri senza conducente. L'utilizzo di sistemi aeromobili senza pilota o droni è in rapido aumento e sono attualmente in fase di sviluppo persino navi telecomandate e autonome. Oltre ai veicoli, agli aeromobili e alle navi, sono attualmente allo studio anche soluzioni di nuovo tipo per le infrastrutture e per i sistemi di controllo del traffico.

2.7. Nonostante si stia avanzando in direzione di mezzi di trasporto autonomi e senza equipaggio, le strutture di base poggiano ancora sugli esseri umani che restano protagonisti. Le implicazioni più significative si renderanno manifeste quando il trasporto pienamente autonomo e senza intervento umano diventerà una realtà. Le previsioni sul momento in cui ciò si verificherà variano notevolmente, tuttavia è importante prepararsi per il futuro e prendere le decisioni necessarie in tempo utile.

⁽¹⁾ Relazione informativa della commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI) del CESE sul tema *L'industria automobilistica*, CCMI/148, adottata dalla CCMI il 30/01/2017.

⁽²⁾ Cfr. parere del CESE sul tema *Sistemi di trasporto intelligenti cooperativi*, TEN/621 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ Cfr. parere del CESE sul tema *L'intelligenza artificiale*, INT/806 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

2.8. La digitalizzazione consente inoltre ai passeggeri e agli altri utenti dei trasporti di beneficiare di un nuovo concetto di mobilità in quanto servizio (*Mobility as a Service, MaaS*) attraverso le piattaforme digitali.

2.9. Lo sviluppo della MaaS attualmente in corso mira a rispondere meglio alla domanda del mercato combinando i sistemi di prenotazione, acquisto e pagamento delle catene di trasporto e fornendo informazioni in tempo reale sugli orari, le condizioni meteo e la situazione del traffico, nonché sulle capacità e le soluzioni di trasporto disponibili. La MaaS è quindi l'interfaccia di trasporto digitalizzata dell'utente, che nel contempo mira a ottimizzare l'uso delle capacità di trasporto.

2.10. Il rapido sviluppo di tecnologie quali i megadati (*big data*), il cloud computing, le reti mobili 5G, i sensori, la robotica e l'intelligenza artificiale — in particolare con le sue capacità di apprendimento quali l'apprendimento automatico e l'apprendimento profondo — costituisce il principale fattore dell'evoluzione del trasporto digitale e automatizzato.

2.11. È tuttavia evidente che non si può procedere con successo se il progresso è esclusivamente orientato alla tecnologia. Idealmente, lo sviluppo dovrebbe basarsi sulla domanda proveniente dalla società. D'altro canto, è spesso difficile per i cittadini rendersi conto delle opportunità offerte dai nuovi sviluppi.

3. Implicazioni per il sistema dei trasporti

3.1. Lo sviluppo digitale crea le condizioni per l'intermodalità e contribuisce così all'affermarsi dell'approccio sistemico nel settore dei trasporti; esso significa anche il sistema dei trasporti dispone di vari nuovi elementi in aggiunta alle tradizionali infrastrutture.

3.2. Gli elementi fondamentali del sistema, tuttavia, rimangono: strade, ferrovie, porti e aeroporti. Oltre a questi elementi di base, occorre un'infrastruttura digitale avanzata, che comprenda sistemi di mappatura e di posizionamento, diversi tipi di sensori per la generazione di dati, l'*hardware* e il *software* per l'elaborazione dei dati, e connessioni mobili e a banda larga per la loro distribuzione. Dell'infrastruttura digitale fanno parte inoltre i sistemi automatizzati di gestione e controllo del traffico.

3.3. Poiché l'infrastruttura, sia digitale che digitalizzata, necessita di energia elettrica, e data l'interazione tra le reti elettriche intelligenti e i veicoli elettrici, anche l'infrastruttura elettrica costituisce un elemento essenziale del sistema di trasporto. Infine, sono necessari nuovi servizi e nuove infrastrutture per consentire l'accesso alle informazioni sul traffico, nonché per la prenotazione e il pagamento dei servizi di mobilità. Il sistema, dall'infrastruttura fisica ai servizi di trasporto fisico, è quindi connesso attraverso diversi tipi di elementi digitali.

3.4. Nonostante gli sviluppi siano rapidi, sussistono diverse strozzature che occorre eliminare in quanto ostacolano il progresso verso sistemi di trasporto digitali, tra le quali, ad esempio, le carenze nella disponibilità e accessibilità dei dati, la mancanza di connessioni Internet ad alta velocità e le limitazioni tecniche relative ai sensori e al posizionamento in tempo reale.

3.5. Il CESE chiede investimenti nelle tecnologie e nelle infrastrutture sulle quali si può costruire il trasporto digitale, e in particolare nei sistemi di gestione e controllo del traffico: il programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (*Single European Sky ATM Research, SESAR*) e il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Railway Traffic Management System, ERTMS*) sono progetti già in fase avanzata ma che non dispongono di risorse finanziarie consistenti. Il sistema di informazione e di gestione del traffico marittimo (*Vessel Traffic Management and Information System, VTMS*) e i sistemi di trasporto intelligente cooperativi (*C-ITS*) devono essere ulteriormente sviluppati. Devono inoltre essere messe a disposizione connessioni 5G lungo la rete centrale TEN-T. Gli strumenti di finanziamento dell'UE, quali il meccanismo per collegare l'Europa, il Fondo europeo per gli investimenti strategici e Orizzonte 2020 dovrebbero dare la priorità a queste iniziative.

3.6. È necessario inoltre rendere interoperabili i sistemi digitali per consentire la connettività transfrontaliera, sia all'interno dell'UE che a livello internazionale, e l'UE dovrebbe cercare di avere un ruolo di guida e di fonte principale delle norme in questo settore.

3.7. Il CESE sottolinea che la digitalizzazione, pur ottimizzando l'uso delle capacità esistenti, non elimina la necessità di investire nelle infrastrutture di trasporto di base. Inoltre, durante il periodo di transizione, i veicoli e le navi parzialmente automatizzati e completamente autonomi si muovono insieme, e di ciò occorre tenere conto nelle infrastrutture stradali e marittime. Si profilano nuove sfide anche nell'aviazione grazie all'impiego di droni.

3.8. Il CESE incoraggia lo sviluppo dei sistemi di gestione del traffico e di regole comuni per i droni al livello dell'UE e a livello internazionale in seno all'ICAO. È inoltre necessario sviluppare norme in seno all'IMO al fine di consentire lo sviluppo e l'introduzione delle navi telecomandate e autonome, anche nei porti.

4. Le implicazioni per le imprese e l'innovazione

4.1. La digitalizzazione e l'automazione consentono una maggiore efficienza, produttività e sicurezza per il trasporto merci e la logistica. Emergono anche nuove opportunità commerciali per le industrie manifatturiere e dei servizi per quanto riguarda l'automazione e la robotica, i servizi per la mobilità dei cittadini, le soluzioni per una logistica più efficiente o la digitalizzazione dell'intero sistema dei trasporti. Ciò vale sia per le grandi imprese che per le piccole e medie imprese, ivi comprese le start-up.

4.2. Tenendo conto del fatto che le imprese dell'UE sono all'avanguardia in molti settori connessi al trasporto digitale, questo potrebbe costituire un settore in cui si avrebbe la possibilità di sviluppare un vantaggio concorrenziale. Per quanto concerne lo sviluppo dei trasporti autonomi e digitali, molte innovazioni nascono al di fuori dell'Unione europea, e anche l'UE deve intensificare i propri sforzi nei settori dell'innovazione, delle infrastrutture e del completamento del mercato unico, ivi compreso l'adattamento del quadro giuridico alle nuove condizioni di impiego.

4.3. È necessaria inoltre un'apertura verso lo sviluppo e l'introduzione di nuovi tipi di modelli aziendali, basati sulle piattaforme digitali. Al fine di favorire la creazione di piattaforme europee occorre garantire condizioni adeguate e favorevoli e un quadro normativo che assicuri alle imprese condizioni di concorrenza eque.

4.4. Come in qualsiasi altro settore, anche in quello dei trasporti la digitalizzazione e l'automazione si basano principalmente sulla gestione dei dati. Dal punto di vista delle imprese, i dati possono essere considerati un fattore di produzione o una materia prima da trasformare e raffinare al fine di creare valore aggiunto. A tal fine, è essenziale la libera circolazione dei dati. Pertanto, il CESE chiede soluzioni efficaci che eliminino i problemi legati all'accessibilità, all'interoperabilità e al trasferimento dei dati, garantendo nel contempo un'adeguata protezione dei dati stessi e della vita privata.

4.5. Il CESE considera importante rendere disponibili e accessibili a tutti gli utenti i dati di massa generati dal settore pubblico e riguardanti i trasporti e l'infrastruttura. Sono inoltre necessari chiarimenti e regole per la gestione di dati non personali, e in particolare dei dati generati da sensori e dispositivi intelligenti. Nel valutare la questione dell'accessibilità e del riutilizzo dei dati, è utile notare che, in generale, non sono i dati in quanto tali ad apportare un vantaggio competitivo, ma piuttosto gli strumenti, le risorse e la posizione di mercato per la loro raffinazione.

4.6. Per sviluppare e acquisire esperienze in materia di trasporto digitale e autonomo occorre agevolare la sperimentazione e il lancio di nuove tecnologie e nuovi concetti. A tal fine sono necessari ecosistemi dell'innovazione e delle imprese funzionanti, banchi di prova adeguati e un quadro normativo favorevole. Il CESE invita le autorità ad adottare un approccio che stimoli l'innovazione invece di applicare regole e requisiti particolareggiati che ostacolano lo sviluppo.

5. Implicazioni per l'occupazione, il lavoro e le competenze

5.1. Le implicazioni della digitalizzazione e dell'automazione dei trasporti per il lavoro sono ovviamente uguali a quelle che interessano gli altri ambiti. È possibile che i nuovi concetti e processi comportino perdite di posti di lavoro, ma a loro volta i nuovi prodotti e servizi possono generare nuovi posti di lavoro.

5.2. I cambiamenti più significativi possono verificarsi nello stesso settore dei trasporti e della logistica, ma vi possono essere implicazioni per l'occupazione anche nei settori manifatturieri connessi, nonché nelle catene di approvvigionamento e nei poli regionali.

5.3. Con la diffusione del trasporto senza equipaggio, la domanda di personale nel settore dei trasporti è destinata a diminuire. Lo stesso vale per le implicazioni del crescente utilizzo della robotica per il lavoro fisico nelle operazioni nei terminal. Alcuni dei posti di lavoro potranno essere sostituiti da compiti di controllo e di monitoraggio, ma nel tempo anche queste mansioni potrebbero diminuire. Nel contempo, si creeranno nuovi posti di lavoro in altri settori, in particolare in quelli legati alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ai servizi digitali, all'elettronica e alla robotica. Inoltre, a fronte della diminuzione del lavoro fisico e dei compiti di routine, si sviluppa ulteriormente il ruolo dei compiti relativi alla risoluzione dei problemi e delle funzioni creative.

5.4. Questa evoluzione delle mansioni implica altresì un notevole cambiamento nelle competenze richieste dal mercato: vi è una domanda crescente di professionisti dell'informatica altamente qualificati, come gli sviluppatori di software. D'altro canto, vi è un crescente bisogno di abilità pratiche collegate all'uso della robotica e al lavoro nei sistemi di cooperazione tra esseri umani e robot. È destinata a crescere, inoltre, l'importanza di professionisti con un'ampia base di competenze.

5.5. Il CESE sottolinea l'importanza di affrontare questi cambiamenti strutturali in modo appropriato, attraverso l'elaborazione di strategie volte a garantire una transizione equa e senza intoppi, ridurre le ripercussioni sociali negative e rispondere alla carenza di competenze, garantendo nel contempo un monitoraggio adeguato dei progressi compiuti. Il dialogo sociale, l'informazione e la consultazione dei lavoratori a tutti i livelli svolgono un ruolo fondamentale nel processo di transizione.

5.6. Sussistono necessità di istruzione e formazione sia immediate che a lungo termine. Gli Stati membri hanno un ruolo determinante nel rispondere alla domanda di nuove competenze adeguando i loro sistemi di istruzione, e le buone pratiche devono essere condivise a livello europeo. Occorre dedicare un'attenzione particolare alla scienza, alla tecnologia, all'ingegneria e alla matematica, pur considerando che la domanda di produzione di nuove soluzioni richiede competenze ampie con una formazione anche nelle materie umanistiche e nelle scienze sociali.

6. Implicazioni per la sicurezza, la protezione e la riservatezza

6.1. Sembra che i cittadini non siano molto informati delle opportunità offerte dalla digitalizzazione e dall'automazione, ad esempio sul piano dell'accessibilità e della comodità della mobilità, e le principali preoccupazioni riguardano la percezione della sicurezza e della protezione della vita privata. Occorrono quindi maggiori conoscenze e più comunicazione circa i vantaggi e gli svantaggi, nonché un adeguato coinvolgimento della società civile nei processi di pianificazione dei trasporti a livello locale, in particolare nelle grandi aree urbane.

6.2. L'automazione avanzata aumenta, ovviamente, la sicurezza dei trasporti, grazie alla riduzione degli errori umani. D'altro canto, i limiti esistenti nella capacità dei sensori di riconoscere le forme, i potenziali malfunzionamenti dei dispositivi, le interruzioni della connessione Internet e nuovi tipi di errori umani quali i banchi informatici possono generare nuovi rischi per la sicurezza. Si ritiene, tuttavia che il bilancio sia chiaramente positivo.

6.3. Con l'emergere di crescenti preoccupazioni in materia di sicurezza informatica, questo sarà uno degli elementi essenziali della sicurezza dei trasporti. La sicurezza informatica interessa veicoli, aeromobili e navi, ma anche la loro infrastruttura di sostegno, gestione e controllo.

6.4. L'introduzione e la diffusione di mezzi di trasporto senza equipaggio e autonomi solleva inoltre la questione delle norme di circolazione, in particolare quelle connesse agli aspetti etici. Poiché quella dei trasporti è una funzione transfrontaliera, sarebbe opportuno armonizzare la normativa stradale nel mercato interno, con l'obiettivo di un'ulteriore armonizzazione a livello internazionale.

6.5. Con il diffondersi dei mezzi di trasporto completamente autonomi si pongono anche nuove questioni in materia di responsabilità, il che si riflette nell'evoluzione dei sistemi di assicurazione. La difficoltà principale potrebbe consistere nell'effettivo accertamento della responsabilità in caso di incidente, dato il ruolo dei sistemi digitali e il coinvolgimento di diversi soggetti, quali i costruttori e i proprietari di veicoli e i gestori dell'infrastruttura. Ciò potrebbe richiedere la capacità di conservare una maggiore quantità di dati al fine di determinare le circostanze dell'incidente. Il CESE invita pertanto la Commissione a esaminare i possibili quadri e obblighi in materia di raccolta dei dati a fini di responsabilità, tenendo sempre presente la necessità di proteggere la vita privata.

6.6. Per quanto riguarda il rispetto della vita privata e le crescenti esigenze in termini di dati, i cittadini esprimono preoccupazione riguardo al rischio di essere sottoposti a un controllo costante. Anche l'uso del riconoscimento delle forme suscita preoccupazioni in materia di riservatezza. Per quanto riguarda la protezione dei dati personali, a partire dal 2018 sarà d'applicazione il regolamento generale sulla protezione dei dati (RGPD) con l'obiettivo di introdurre un'unica serie di norme per l'intera UE. Il CESE, che ha richiamato l'attenzione sull'importanza del rispetto della vita privata e della protezione dei dati nei suoi precedenti pareri, sottolinea che i dati dovrebbero essere utilizzati esclusivamente per le finalità connesse con il funzionamento del sistema, e non essere conservati per altri fini.

7. Implicazioni per il clima e l'ambiente

7.1. Gli impatti climatici e ambientali dei trasporti dipendono da numerosi fattori. Il miglioramento dell'efficienza energetica di veicoli, aeromobili e navi costituisce una delle misure fondamentali per ridurre le emissioni. L'efficienza energetica in generale va di pari passo con l'automazione del funzionamento e dei sistemi di controllo.

7.2. La sostituzione dei combustibili fossili con combustibili a basse emissioni di carbonio, a energia elettrica o a idrogeno costituisce un altro strumento importante per ridurre le emissioni. Anche se si tratta di un processo distinto, la diffusione di veicoli elettrici e l'installazione di reti elettriche intelligenti sono strettamente connesse all'automazione dei sistemi di trasporto.

7.3. Anche alle misure volte ad aumentare i flussi di traffico spetta un ruolo importante da svolgere nella riduzione delle emissioni. La digitalizzazione e l'automazione consentono trasporti agevoli e catene di trasporto multimodali efficienti, con un incremento dell'efficienza dei trasporti e dell'efficienza energetica e una riduzione del consumo di carburanti e delle emissioni. A tal fine, rivestono la massima importanza infrastrutture di elevata qualità e un attraversamento agevole delle frontiere. Inoltre, l'utilizzo del suolo e la pianificazione urbanistica incidono sulle esigenze e sui flussi di traffico.

7.4. Gli impatti ambientali non sono solo relativi ai trasporti, ma anche al ciclo di vita di veicoli, aeromobili e navi, dalla fabbricazione alla fine del ciclo di vita. Il rimpatrio delle attività produttive e la diffusione dell'approccio basato sull'economia circolare sono fenomeni che contribuiscono a ridurre l'impatto del ciclo di vita.

7.5. Il trasporto autonomo può portare a un maggiore uso delle automobili private grazie alla maggiore comodità per i passeggeri. D'altro canto, il car-sharing — assieme all'uso dei mezzi pubblici — dovrebbe contribuire a diminuire la quantità di veicoli privati. Le preferenze dei consumatori svolgono pertanto un ruolo decisivo per il futuro della mobilità e possono essere influenzate mettendo a loro disposizione strumenti accessibili di pianificazione della mobilità che li incoraggino a fare scelte rispettose dell'ambiente. Anche gli incentivi tariffari adeguati, infine, possono contribuire a influenzare il comportamento dei consumatori.

Bruxelles, 5 luglio 2017

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Georges DASSIS
