

Parere del Comitato delle regioni «Libro verde sui trasporti urbani»

(2008/C 172/04)

IL COMITATO DELLE REGIONI

- chiede un'azione coordinata per affrontare in modo efficace i problemi di congestione del traffico e inquinamento cui devono far fronte tutte le città europee, un'azione fondata su un approccio integrato a tali problemi in cui l'UE abbia un ruolo importante da svolgere, lasciando però agli enti locali e regionali la scelta delle soluzioni concrete da adottare,
- invita l'UE a incoraggiare gli enti territoriali a sviluppare programmi di mobilità di lungo periodo basati su un partenariato tra le città e le rispettive conurbazioni, al fine di trovare soluzioni adeguate alle esigenze locali (parcheggi all'ingresso delle città, sviluppo di modi di trasporto meno inquinanti, ottimizzazione dei trasporti pubblici, ecc.). Tali piani di mobilità potrebbero prevedere inoltre la creazione di «zone urbane pulite a traffico limitato», dando la priorità agli investimenti ad esse destinati,
- consapevole dell'entità dei finanziamenti necessari, propone che per tali piani di mobilità sia possibile costituire larghi partenariati, comprendenti in particolare il settore privato, e invita l'UE a sviluppare, in collaborazione con la BEI, strumenti di finanziamento innovativi, in grado di finanziare le infrastrutture necessarie e tecnologie più pulite,
- chiede che venga istituito un meccanismo a livello UE per riferire sui progressi realizzati, iniziando da uno studio comparativo finanziato dall'UE che esamini la situazione delle città europee e gli approcci da queste adottati per rispondere alle sfide che devono affrontare.

Relatore: Albert BORE, membro del Consiglio comunale di Birmingham (UK/PSE)

Testo di riferimento

Libro verde — Verso una nuova cultura della mobilità urbana

COM(2007) 551 def.

Raccomandazioni politiche

IL COMITATO DELLE REGIONI

Messaggi essenziali

1. apprezza l'impegno assunto dall'UE a continuare il lavoro inteso a rafforzare la competitività dell'economia europea e ad affrontare le questioni della sostenibilità e del cambiamento climatico. Si tratta di questioni fondamentali che, così come sono state formalizzate nell'agenda di Lisbona, nell'accordo di Göteborg e nel piano d'azione sul cambiamento climatico, sono vitali per il futuro dell'Unione. Nelle proprie priorità politiche il CdR riconosce l'importanza essenziale della competitività ai fini della crescita economica, in particolare dei centri urbani — come enunciato negli obiettivi di Lisbona — e il suo contributo alla coesione territoriale;

2. osserva che la ripartizione delle competenze tra le autorità locali, regionali e nazionali varia considerevolmente da uno Stato membro all'altro. È importante che gli interventi previsti dalla Commissione nel prossimo piano d'azione non impongano determinate soluzioni organizzative;

3. sottolinea che le città si trovano quotidianamente a fare i conti con le questioni della crescita e dell'ambiente. Tuttavia, l'aggravarsi dei problemi ambientali ostacolerà la crescita. Le città e le aree urbane hanno il potenziale per far aumentare la competitività e per affrontare il cambiamento climatico. Per far ciò esse devono prendere misure per migliorare la loro accessibilità nonché risolvere i problemi ambientali. La possibilità di giungere a disaccoppiare in misura significativa la crescita dagli effetti negativi sul clima si può realizzare in primis nelle regioni urbane, perché è soprattutto nelle aree urbane densamente popolate che modalità di trasporto alternative diventano rapidamente realizzabili;

4. chiede un'azione coordinata per affrontare in modo efficace i grandi problemi della congestione del traffico e i problemi ambientali di cui soffrono le città per arrivare a una decarbonizzazione del trasporto stradale entro il 2050. In alcune città le misure adottate hanno dato risultati positivi. È necessaria una strategia più completa, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità;

5. riconosce la funzione fondamentale che gli enti locali e regionali svolgono nella pianificazione e nella realizzazione della politica dei trasporti urbani e conviene con la Commissione sul fatto che ripensare la mobilità urbana significhi organizzare la «co-modalità» tra tutti i modi di trasporto pubblici e privati, al fine di operare uno spostamento verso modi di trasporto rispettosi dell'ambiente;

6. l'UE dovrebbe condurre una politica integrata imperniata sull'ambiente, sulla pianificazione territoriale e sulla mobilità per la quale risultano essenziali le seguenti azioni a livello comunitario:

1. per migliorare la qualità atmosferica e ridurre l'inquinamento acustico l'UE deve condurre una politica più rigorosa per risolvere i problemi delle fonti d'inquinamento nel settore dei trasporti. Tecniche perfezionate e carburanti più puliti che permetteranno di produrre veicoli più puliti, meno rumorosi e a basso consumo;

2. l'UE deve incoraggiare i progressi nelle tecniche costruttive degli autoveicoli per promuovere la sicurezza del traffico;

3. l'UE deve favorire lo sviluppo delle tecnologie necessarie per sostenere le politiche riguardanti la tariffazione a livello regionale e locale;

4. l'UE deve promuovere il collegamento delle zone urbane alle linee ferroviarie ad alta velocità, alle linee tramviarie e alle reti corrispondenti;

5. l'UE deve incentivare l'armonizzazione della segnaletica stradale per le zone ambientali, pur lasciando alle città la maggiore autonomia possibile nella creazione di tali zone;

6. l'UE dovrebbe incentivare la costruzione di vie per il traffico non motorizzato. In tal modo si realizzano i presupposti per spostamenti sicuri a piedi o in bicicletta o per l'uso di altri mezzi di trasporto alternativi e compatibili con l'ambiente;

7. chiede all'UE di incoraggiare le regioni, e in special modo le città, ad affrontare i problemi elaborando ampi piani per la mobilità a lungo termine con l'obiettivo di risolvere il problema della congestione del traffico e contenere i cambiamenti climatici, sviluppando metodi alternativi di trasporto e offrendo un ventaglio di scelte agli utenti dei trasporti, con l'obiettivo di riequilibrare l'uso delle modalità di trasporto verso modi più sostenibili. Nel quadro di questi piani dovrebbe essere incoraggiata la creazione di zone urbane pulite a traffico limitato, vale a dire zone di nuova definizione con bassi livelli di inquinamento e di congestione del traffico (distinte dalle «zone urbane pulite», che sono così definite solo in base al basso livello di inquinamento) con l'attribuzione dello statuto di «zona pulita a traffico limitato» e si dovrebbe dare la priorità agli investimenti ad esse destinati;

8. riconosce che accedere agli ingenti finanziamenti necessari per sostenere tali zone pulite a traffico limitato potrebbe rappresentare una sfida per alcuni Stati membri. L'UE ha un ruolo da svolgere in questo contesto, operando in stretta collaborazione con la Banca europea per gli investimenti per sviluppare strumenti innovativi che consentano di finanziare le infrastrutture necessarie per una mobilità sostenibile e di investire negli autoveicoli a bassa emissione di carbonio. Un'iniziativa di questo tipo potrebbe essere sviluppata sotto forma di estensione del programma Civitas oppure, una volta concluso il programma Civitas nel 2009, essere inglobata nel programma comunitario che subentrerà a quest'ultimo;

9. chiede che sia istituito un meccanismo a livello UE per riferire sui progressi realizzati nel campo dei trasporti urbani nonché sulle procedure verificate e collaudate che possono servire da esempio agli altri. Questo processo dovrebbe essere avviato con uno studio comparativo finanziato dall'UE che esamini diverse città in tutta l'UE e il loro approccio alla riduzione della congestione del traffico, al miglioramento dell'ambiente e alla messa a disposizione di modi di trasporto più sostenibili. La relazione annuale sui progressi della strategia di Lisbona presentata annualmente al Consiglio di primavera dovrebbe offrire un calendario adeguato per una relazione sui progressi nel campo dei trasporti urbani;

10. raccomanda che la Commissione consideri come elemento di base per promuovere la co-modalità la pubblicazione di orientamenti sotto forma di standard comuni relativi alle metodologie da impiegare per calcolare i costi e i benefici complessivi dei modi di trasporto (ivi comprese esternalità quali la congestione, il danno ambientale, l'inclusione sociale e gli effetti sull'occupazione e la vitalità sociale dei centri cittadini); raccomanda inoltre di definire standard ambientali per i veicoli che rispecchino i costi ambientali complessivi per tutta la durata di vita del veicolo e che risultino facilmente comprensibili per i consumatori;

11. insiste con la Commissione perché sostenga e premi le reti di buone pratiche (cui dovrebbe essere associato anche il CdR) in modo che esse siano adottate in campi quali i pacchetti integrati che offrono un'alternativa alla proprietà di un'automobile e al suo utilizzo attivo e attraverso l'espansione di iniziative come le «città modello», che hanno introdotto meccanismi di tariffazione innovativi, e l'istituzione di «zone pulite a traffico limitato»;

12. incoraggia la Commissione a capitalizzare i risultati dei meccanismi di concorso nei casi in cui si riconosce la necessità di finanziare la diffusione delle competenze acquisite, utilizzando tali concorsi come strumento di marketing per le regioni urbane interessate e come obiettivo da perseguire per altre regioni urbane;

13. chiede che, attraverso le iniziative *Città con buone pratiche esemplari* e *Città modello*, l'Unione europea illustri, in Europa e nel mondo, gli sforzi che compie per ricercare e realizzare soluzioni innovative e complesse per fronteggiare i problemi e cogliere le opportunità attuali; chiede che le regioni urbane elaborino piani volontari per la mobilità su un orizzonte temporale di almeno 20 anni. Tali piani potrebbero coprire il fabbisogno di finanziamenti, le nuove tecnologie da esplorare e sperimentare, i bisogni in infrastrutture, le modalità di appalto innovative per stimolare l'innovazione, ecc. Con un approccio orientato alla pianificazione applicato a tutte le città dell'UE e con la selezione di città esemplari e città modello, attraverso un'espansione significativa dell'iniziativa Civitas o eventualmente attraverso un nuovo programma, l'UE potrebbe fornire un'illustrazione in ambito europeo e anche a livello mondiale di come stia cercando e applicando soluzioni innovative e audaci ai nostri attuali problemi e alle nostre attuali opportunità;

14. invita le amministrazioni di tutti i livelli a incoraggiare azioni che rendano più agevoli gli appalti congiunti (tra enti del settore pubblico o tra settore pubblico e privato) per zone pulite a traffico limitato (laddove la realizzazione di appalti di questo tipo non sia contraria all'interesse pubblico generale). Gli appalti congiunti permettono di creare un mercato per il settore manifatturiero che investe in nuove tecnologie e di stimolare l'inno-

vazione. L'UE potrebbe appoggiare quest'azione promuovendo la creazione di reti di buone pratiche per gli appalti verdi e per l'incentivazione dell'innovazione nel settore della tecnologia dei trasporti; tali buone pratiche devono essere tratte dall'esperienza delle regioni e delle zone che partecipano attivamente alla produzione, alla ricerca e al sostegno degli sviluppi nel campo delle tecnologie di trasporto. Queste due linee di azione stimolerebbero sia la domanda sia l'offerta delle nuove tecnologie a vantaggio delle città;

15. sottolinea che occorre comprendere meglio il ruolo del settore privato nella futura offerta di modi alternativi di trasporto e nel fare in modo che il miglioramento dell'accessibilità non si traduca in un parallelo aumento dei chilometri percorsi per veicolo; per questa ragione, come parte dello studio comparativo a livello UE summenzionato, si dovrebbe esaminare il ruolo del finanziamento di fonte privata e delle imprese private nelle attuali soluzioni innovative e quali incentivi possano essere concessi per massimizzare il loro ruolo effettivo;

16. fa osservare che il Libro verde giunge al momento opportuno, in quanto per affrontare il problema saranno necessarie risorse aggiuntive a tutti i livelli. L'UE spende già un volume di risorse significativo per le questioni legate alla mobilità e ai trasporti nel quadro delle RTE-T e anche, in misura sostanziale, per le aree urbane nell'ambito delle regioni della convergenza attraverso i fondi strutturali. Le città sono componenti importanti e integranti delle reti di trasporto, poiché rappresentano dei centri di smistamento del traffico (*hub*) in cui convergono diversi modi di trasporto e in cui, di solito, costituiscono il punto di partenza e di arrivo. Per questo motivo bisogna prestare al trasporto urbano la stessa attenzione che si rivolge alle reti di trasporto. È necessario avere un approccio lungimirante e rispettare i piani concepiti. Gli enti regionali e locali non possono attendere che i problemi «esplosano», ma devono adottare un approccio proattivo. Ne consegue che, a tutti i livelli, nell'allocazione delle risorse occorre non soltanto mirare a risolvere i problemi già esistenti, ma anche destinare risorse supplementari alle regioni e città che affrontano per tempo i problemi potenziali;

17. mette in rilievo l'importanza di incoraggiare iniziative di mobilità urbana nel quadro dei nuovi programmi operativi per le regioni della convergenza. Dove questi sono in corso, le città e le regioni interessate dovranno dimostrare che le iniziative da loro avviate con i fondi dell'UE si sforzano di affrontare le questioni essenziali.

Per un traffico scorrevole nelle città

Domanda 1 — Sarebbe opportuno introdurre una sorta di «marchio» per attestare lo sforzo delle città pioniere nella lotta alla congestione e nell'impegno per migliorare le condizioni di vita?

18. L'UE potrebbe combinare l'introduzione di un marchio, sull'esempio delle «bandiere blu» europee, rilasciato sulla base di specifici indicatori, con l'introduzione di un «piano zone pulite a traffico limitato» — vale a dire, aree con bassi livelli di inquinamento e di congestione del traffico. Potrebbero essere finanziati progetti in «città modello» che coprano una vasta gamma di realtà urbane in termini di livelli di popolazione e patrimonio storico, eventualmente collegando tali progetti all'estensione dell'iniziativa Civitas Plus ad azioni di più ampia portata (cfr. domanda 21);

19. la relazione annuale sui progressi relativi agli obiettivi urbani presentata ogni anno al Consiglio europeo di primavera potrebbe essere accompagnata da una relazione annuale sulle buone pratiche.

Domanda 2 — Quali provvedimenti si potrebbero prendere per incoraggiare gli abitanti delle città a spostarsi a piedi e in bicicletta come alternativa all'automobile?

20. L'unico modo per far sì che gli spostamenti a piedi e in bicicletta diventino una reale alternativa all'utilizzo dell'automobile è creare e ampliare sistematicamente le reti di vie pedonali e piste ciclabili, che dovranno essere capillari, in ottimo stato e assicurare un transito veramente scorrevole, sotto la responsabilità degli enti locali, per contribuire a diffondere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nell'UE molto più di quanto non avvenga attualmente. Il modo migliore per far ciò è mettere in pratica il concetto di «città compatta». Un approccio funzionale alla pianificazione di nuovi insediamenti può contribuire a limitare la lunghezza dei tragitti per i pedoni e i ciclisti. Lo sviluppo di zone urbane pulite, che includa misure severe per dare soluzione ai problemi della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico, migliorerebbe in misura significativa l'ambiente per gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Vi sono già molti esempi di buone pratiche relative a campagne promozionali nelle scuole e nelle comunità locali e l'Ue può svolgere un ruolo nel sostenere le reti degli operatori, evidenziando i casi esemplari ed esaltando le iniziative di successo. Essa dovrebbe sfruttare il successo del programma Tapestry ⁽¹⁾.

Domanda 3 — Cosa si può fare per promuovere un cambio modale verso modi di trasporto sostenibili in città?

21. Realizzare uno spostamento modale esige un approccio integrato volto a migliorare le condizioni di viaggio nei modi di trasporto sostenibili, rendendo questi ultimi più attraenti e meno attraenti invece i modi di trasporto non sostenibili. Questo approccio integrato va applicato anche nella programmazione di provvedimenti nel quadro dei piani d'azione contro l'inquinamento atmosferico e acustico e in materia di (sviluppo dei) trasporti. Le prossime revisioni delle pertinenti direttive dell'Unione europea dovranno incorporare il principio di sussidiarietà e prendere in considerazione un approccio integrato alla programmazione, dando così certezza giuridica agli enti locali che praticano questo approccio. L'applicazione monolitica della legislazione comunitaria, in particolare per gli aiuti di Stato e gli appalti pubblici, ha prodotto spesso effetti indesiderati e imprevedibili. Anche per l'avvenire la scelta della modalità di prestazione dei servizi di trasporto (servizio gestito direttamente dall'ente locale o fornito in concessione) dovrà rimanere di competenza degli enti regionali e locali.

Domanda 4 — In che modo si potrebbe incrementare ulteriormente l'uso di tecnologie pulite e a basso consumo energetico nel trasporto urbano?

22. Il Comitato approva le proposte presentate nel Libro verde per continuare a fissare degli obiettivi flessibili adottando

⁽¹⁾ Tapestry (*Travel Awareness, Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy in Europe*), progetto triennale di ricerca e dimostrazione finanziato dalla Commissione europea (DG Energia e trasporti) nell'ambito del Quinto programma quadro di RST.

norme sempre più restrittive in materia di emissioni e incoraggiando la creazione su ampia scala di «zone urbane pulite» basate su standard comuni. Si potrebbero anche stabilire degli obiettivi europei che, ad esempio, prevedano una riduzione dei contributi legata alla percentuale di appalti pubblici conformi ad un «indice ecologico» concordato. Ricorrendo alle diverse reti di imprese dell'UE, è anche possibile incoraggiare i grandi soggetti del settore privato a privilegiare gli appalti ecologici.

Domanda 6 — Si dovrebbero stabilire criteri e orientamenti in merito alle «zone urbane pulite» e alle misure restrittive in esse vigenti? Qual è il modo migliore per garantire che non ostacolino la libertà di circolazione? Sarebbe auspicabile l'applicazione transfrontaliera delle norme locali che regolamentano le «zone urbane pulite»?

23. L'esistenza di orientamenti (e non linee direttrici) dell'UE sulla definizione di zone urbane pulite darebbe un utile contributo in termini di chiarezza e di coerenza, specie per l'istituzione di categorie di veicoli generalmente riconosciute basate sul consumo di energia e sulla classificazione delle emissioni. È forse necessario un sito web a livello europeo che riunisca i dati relativi alle città europee in un formato standard e segnali le informazioni specifiche per le aree urbane interessate. Il fatto di contrassegnare in modo uniforme i veicoli che entrano nelle zone pulite per indicare i livelli di emissioni inquinanti faciliterebbe sia i conducenti dei veicoli che gli addetti all'applicazione del sistema, purché gli elementi di identificazione siano gli stessi per tutti i veicoli in tutta l'UE;

24. sono necessari orientamenti europei sulle questioni relative al codice della strada che riguardano l'ambiente e gli utenti più deboli. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a inserire tali orientamenti nei rispettivi codici della strada, in modo da garantire una maggiore chiarezza e uniformità in tutta l'Unione;

25. attualmente numerosi enti regionali e locali applicano propri sistemi di suddivisione in «zone pulite» con una segnaletica stradale propria. Per non ingenerare confusione nei trasportatori internazionali e nei turisti è opportuno che l'UE sviluppi una segnaletica uniforme. Per quando riguarda invece la suddivisione in «zone pulite» gli enti regionali e locali dovrebbero avere la massima libertà possibile;

26. un'applicazione transfrontaliera delle norme locali è già possibile allo stato attuale (cfr. decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie);

27. il Comitato esprime preoccupazione per il fatto che in dicembre, la Commissione europea — senza attendere il risultato della consultazione — ha presentato una proposta di direttiva completamente riveduta per quanto riguarda la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (COM(2007) 817 def.).

Domanda 5 — Come si possono promuovere gli appalti verdi congiunti?

28. Si potrebbero ottenere ulteriori benefici grazie al programma STEER^(?), collegando la promozione degli appalti verdi congiunti a nuovi standard ecologici europei fondati sui principi, delineati nel Libro verde, dei costi sociali per l'intero arco di vita utile dei veicoli. A livello dell'UE, si potrebbe incentivare una collaborazione in partenariato con i fornitori intesa a diffondere il concetto di tali costi di lungo periodo tramite la rete dei fornitori stessi, oltre a promuovere standard e test di collaudo comuni e a incoraggiare la concreta trasformazione delle ricerche scientifiche in questo settore in prodotti innovativi e commercialmente validi.

Domanda 7 — Come si può promuovere la «guida ecologica»?

29. Il valore sociale e i vantaggi finanziari della guida ecologica potrebbero essere promossi e inseriti nei corsi di scuola guida. Il problema è quello di modificare i comportamenti e gli stili di guida. La verifica di tali capacità di guida potrebbe essere incorporata negli esami di guida nazionali, stabilendo norme di buona condotta e di prudenza. L'UE potrebbe svolgere un ruolo nella condivisione delle buone pratiche relative ai messaggi delle campagne promozionali e al mix degli strumenti di marketing, sull'esempio dell'iniziativa Tapestry, che si è dimostrata un successo. Un altro modo per incoraggiare una guida ecologica è quello di promuovere l'installazione di strumenti per la misurazione del consumo di carburante nelle automobili.

Per un trasporto urbano più intelligente

Domanda 8 — Occorre creare e promuovere migliori servizi d'informazione per i passeggeri?

30. Dal miglioramento dei servizi d'informazione ai passeggeri sia prima che durante il viaggio può venire un contributo significativo alla sostenibilità. Nelle città europee vi sono già molti esempi di buone pratiche. Vi è un ruolo da svolgere, a livello europeo, nell'incoraggiare l'espansione e l'intercompatibilità dei sistemi esistenti attraverso l'istituzione di sistemi e simboli comuni. Un altro ruolo consiste nella promozione di sistemi esemplari. A questo proposito il sistema di navigazione satellitare Galileo risulta fondamentale;

31. si dovrebbero sviluppare e migliorare i servizi di informazione destinati agli utenti dei mezzi di trasporto pubblico. Fornire informazioni in tempo reale e segnalazioni di eventuali disagi o rallentamenti mediante Internet e i telefoni cellulari, anche in modo personalizzato in funzione delle esigenze individuali, dovrebbe contribuire ad aumentare sensibilmente l'attrattiva e la competitività dei mezzi di trasporto pubblici rispetto a modi di trasporto meno sostenibili. Il sistema di navigazione Galileo svolgerà un ruolo determinante per l'offerta di nuovi sistemi informativi, per cui è importante che l'UE faccia in modo che tale sistema venga sviluppato il più rapidamente possibile;

(?) STEER è l'azione verticale del programma Energia intelligente per l'Europa incentrata sui veicoli e carburanti alternativi, misure di politica per l'uso efficiente dell'energia nei trasporti e il rafforzamento delle competenze delle agenzie energetiche locali nel settore dei trasporti.

32. occorre sostenere in via prioritaria i progetti di creazione di servizi di informazione atti a rafforzare l'«effetto di rete» dei trasporti pubblici. Si tratta di sistemi informativi che forniscono dati completi sui collegamenti e sulla situazione dell'intera rete di un sistema integrato di trasporti, in un agglomerato urbano e su più vasta scala (regioni, distretti, Stati).

Domanda 9 — Sono necessari ulteriori interventi per assicurare la standardizzazione delle interfacce e l'interoperabilità delle applicazioni STI nelle città? Quali applicazioni si considerano prioritarie per attivare simili interventi?

33. Le azioni condotte fino a questo momento per garantire l'interoperabilità sono state utili ai fini della creazione di standard tecnici e l'UE ha ancora un ruolo da svolgere in questo campo. Si potrebbe fare di più per quanto riguarda l'incoraggiamento di approcci comuni da parte di gruppi di città e degli Stati membri, ad esempio adottando sistemi di monitoraggio e informazione on-line per impedire gravi congestioni del traffico;

34. oltre che per l'informazione all'utenza, vanno sviluppati il più possibile sistemi omogenei a livello europeo al fine di disporre, ad esempio, di sistemi di monitoraggio BACT^(?) a fini statistici di studio e pianificazione.

Per un trasporto urbano accessibile

Domanda 11 — In che modo può essere migliorata la qualità del trasporto collettivo nelle città europee?

35. L'UE dovrebbe favorire lo sviluppo di attrezzature e infrastrutture rispondenti a standard comuni, basato su attività di ricerca e sviluppo finalizzate al miglioramento costante della qualità del servizio. La reattività della domanda potrebbe essere incentivata collegando il finanziamento pubblico al miglioramento del grado di soddisfazione degli utenti;

36. a questo proposito saranno utili anche misure che rispecchino i costi diretti e indiretti, in quanto ciò metterà in equilibrio i fattori che entrano nella decisione sulla scelta del modo di trasporto.

Domanda 12 — Va incoraggiato l'allestimento di corsie riservate ai mezzi di trasporto collettivo?

37. Si ritiene che l'uso di corsie riservate ai trasporti pubblici vada incoraggiato in collegamento con gli STI. L'UE ha una funzione da esercitare nel sostenere progetti per realizzare corsie riservate o esclusivamente ad autobus e filobus o anche a linee tranviarie, oppure integrate in strutture percorribili separate destinate a percorsi pedonali e piste ciclabili, nonché nello sviluppare una segnaletica e designazioni comuni. Con l'allestimento di corsie riservate ai mezzi pubblici si può migliorare la circolazione di tale tipo di trasporto. Se per creare tali corsie, viene ridotto il numero di quelle destinate al traffico automobilistico, ciò può limitare la circolazione di auto in quelle corsie, ma al tempo stesso aumenta la densità del restante traffico automobilistico. Talvolta può essere difficile far accettare questo tipo di misure e attuarle. In tale contesto l'UE e il livello nazionale

(?) Best Available Control Technology (Migliore tecnologia di controllo disponibile).

possono sostenere i responsabili decisionali locali mediante informazioni e misure di sensibilizzazione. Si possono anche sviluppare servizi Internet per l'uso condiviso di automobili private (*car-pooling*) e modelli per permettere alle auto che praticano il *car-pooling* e trasportano almeno tre passeggeri di utilizzare in determinate fasce orarie le corsie preferenziali destinate ai mezzi pubblici.

Domanda 13 — Si avverte la necessità di adottare uno statuto europeo dei diritti e doveri degli utenti dei servizi di trasporto collettivo?

38. Si ritiene utile l'inserimento nella Carta dei diritti fondamentali dei diritti e degli obblighi degli utenti dei trasporti pubblici per migliorare l'accessibilità di questi ultimi, in particolare per le persone con mobilità ridotta.

Domanda 14 — Quali misure sarebbero utili per meglio integrare il trasporto di persone e di merci nelle attività di ricerca e nella pianificazione della mobilità urbana?

39. Si potrebbe incentivare l'integrazione attraverso criteri di finanziamento per progetti di ricerca e dimostrazione, in particolare progetti riguardanti l'adozione di veicoli adatti all'ambiente urbano, efficienti dal punto di vista energetico e compatibili con l'ambiente. Si potrebbe prendere in considerazione la definizione di criteri specifici di riduzione delle emissioni urbane, in collegamento con il marchio menzionato al punto 18.

Domanda 15 — Come si può conseguire un migliore coordinamento tra pianificazione urbanistica e trasporto urbano e interurbano? Che tipo di struttura organizzativa è ritenuto idoneo?

40. Si appoggia l'idea di piani per la mobilità elaborati su base volontaria, che comprendano agglomerati metropolitani più vasti. È importante che siano adottate misure appropriate per deviare il traffico pesante fuori dai centri cittadini. Non vi è un'unica soluzione ottimale e gli agglomerati urbani dovrebbero piuttosto sviluppare soluzioni locali dirette a produrre i risultati definiti e incentivati dall'UE. Tali piani potrebbero costituire la base di accordi contrattuali per la mobilità tra le principali parti interessate;

41. Il CdR ritiene che per decongestionare le vie d'accesso alle grandi città, nei punti d'ingresso nelle aree urbane vadano costruiti, in coordinamento con le amministrazioni dei comuni delle periferie e, se del caso, con le autorità metropolitane di trasporto, grandi poli di scambio in cui vi sia un numero sufficiente di posti di parcheggio disponibili — parcheggi di interscambio —, in modo che i cittadini che si recano in città in automobile possano parcheggiarvi i propri veicoli e utilizzare quindi i mezzi pubblici, senza perdite di tempo significative. Si ritiene opportuno incoraggiare la creazione di sistemi di trasporto integrati che rispettino i confini naturali degli agglomerati urbani e gli spostamenti effettuati dagli abitanti e promuovere la formazione di consorzi di enti locali o organismi analoghi cui affidarne la gestione;

42. occorre che la pianificazione urbanistica a tutti i livelli — comunale e sovracomunale — e quella della mobilità siano contestuali e collegate al fine di ottimizzare, sotto il profilo ambientale, energetico e funzionale, entrambi i campi di azione, poiché essi sono strettamente e reciprocamente connessi.

Per un trasporto urbano sicuro

Domanda 16 — Quali ulteriori misure si dovrebbero prendere perché nelle città sia garantito un massimo di sicurezza per tutti gli utenti della strada e del trasporto urbano?

43. Nelle aree urbane i pedoni e i ciclisti sono particolarmente vulnerabili e sono assolutamente indispensabili miglioramenti continui della sicurezza stradale se si vogliono incoraggiare le relative modalità di spostamento. Altre iniziative potrebbero includere l'incoraggiamento di progetti di dimostrazione che presentino modi innovativi di dare priorità ai pedoni e ai ciclisti rispetto ai trasporti motorizzati e l'incentivazione di una rapida adozione della tecnologia che aumenta la sicurezza. Gli enti locali andrebbero incoraggiati ad avviare una cooperazione volontaria con il settore privato allo scopo di risolvere i problemi citati. In tale campo esistono già molteplici esempi di buone pratiche.

Domanda 17 — Come informare meglio operatori e cittadini delle possibilità offerte dalle tecnologie avanzate per la sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli?

44. Si ritiene che progetti di dimostrazione adeguatamente promossi costituiscano il meccanismo migliore per illustrare il potenziale di questi sviluppi tecnologici. È da lodare il lavoro dell'Osservatorio europeo della sicurezza stradale nel pubblicizzare i nuovi sviluppi in questo campo e gli esempi di buone pratiche riscontrabili nelle regioni europee.

Domanda 18 — È opportuno promuovere l'introduzione di radar automatici adatti all'ambiente urbano?

45. L'UE dovrebbe promuovere lo sviluppo di nuove tecnologie. Essa potrebbe svolgere un ruolo efficace favorendo ulteriori test in tutta Europa per ottenere una maggiore comprensione dei costi e dei benefici connessi.

Per una nuova cultura della mobilità urbana

Domanda 20 — L'affiorare di una nuova cultura della mobilità urbana in Europa deve essere il frutto della collaborazione tra tutti gli attori? A sostegno di tale collaborazione, può essere utile creare un osservatorio europeo sulla mobilità urbana, basato sul modello dell'Osservatorio europeo della sicurezza stradale?

46. Si considera l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale un modello valido da seguire, dati i successi ottenuti dall'Europa nella riduzione del tasso di incidenti. L'istituzione di un osservatorio europeo sulla mobilità urbana va però sostenuta solo se offre un autentico valore aggiunto. Si ritiene anche che il modello di obiettivi a cascata collegati al finanziamento abbia contribuito in modo significativo ai progressi ottenuti nella diminuzione del numero di incidenti. Un osservatorio europeo sulla mobilità urbana potrebbe essere d'aiuto nella promozione delle buone pratiche, nell'attribuzione dello statuto di «zona pulita a traffico limitato» e nell'applicazione di un meccanismo di rendicontazione annuale su scala europea collegato al Consiglio europeo di primavera.

Risorse finanziarie

Domanda 21 — Come si potrebbero utilizzare meglio e in modo più coerente gli strumenti finanziari esistenti — in particolare fondi strutturali e di coesione — per incentivare un trasporto urbano integrato e sostenibile?

47. Si spendono già risorse significative per le azioni a favore della mobilità attraverso diversi programmi, più in particolare con il programma RTE-T, con i fondi strutturali nel quadro dei programmi per le regioni che rientrano nell'obiettivo Convergenza e attraverso Civitas. È chiaro che sarebbe logico aspettarsi che nelle regioni della «Convergenza» in cui le risorse dell'UE vengono impiegate in un contesto urbano, tali programmi si conformassero agli obiettivi del Libro verde. Le azioni finanziate nel quadro dei programmi di Convergenza dovrebbero cercare di creare un approccio orientato all'equilibrio tra le modalità di trasporto tenendo conto dell'inquinamento e dell'impatto climatico di ciascuna di esse. Queste risorse della Convergenza e quelle disponibili nel quadro degli altri programmi non sono sufficienti a stimolare il cambiamento radicale di cui si sente l'urgente bisogno in Europa. Inoltre, tali fondi non sono concentrati in generale nelle aree che ne hanno vera necessità, cioè quelle grandi aree urbane che subiscono la pressione della crescita e in cui la competitività è ostacolata dai problemi ambientali. Il Libro verde illustra la necessità di agire. Vi è un ruolo per l'UE, nel quadro di una strategia Civitas Plus, significativamente ampliata o nell'ambito di un programma totalmente nuovo; in ogni caso l'attenzione dovrebbe concentrarsi sulle iniziative che possono stimolare la realizzazione di questo cambiamento radicale. Questi fondi dovrebbero sostenere lo sviluppo e il finanziamento di zone urbane pulite e uno spostamento verso un approccio più orientato all'equilibrio delle modalità di trasporto, come affermato nel parere. Essi contribuirebbero anche ad attirare fondi dal settore privato e dai programmi nazionali.

Domanda 23 — Quali attività di ricerca mirate potrebbero contribuire ad integrare vincoli urbanistici e sviluppo del traffico cittadino?

48. Gli elementi cruciali sono i sistemi di gestione del traffico e di controllo dell'attività, insieme allo sviluppo di insediamenti residenziali lungo corridoi di trasporto pubblico strategici.

Occorre soprattutto sviluppare una concezione dello sviluppo urbano che si integri e si armonizzi col sistema delle infrastrutture di comunicazione ed altri sistemi infrastrutturali, in modo da evitare di dover rincorrere questo obiettivo a posteriori. Il risultato principale sarà la creazione della soglia critica di domanda per il raggiungimento e la gestione di trasporti collettivi.

Domanda 24 — Si dovrebbero incoraggiare le amministrazioni cittadine ad instaurare il pedaggio urbano? Occorre una disciplina generale e/o orientamenti specifici per il pedaggio urbano? I proventi del pedaggio urbano dovrebbero essere utilizzati per migliorare il trasporto collettivo? È opportuno internalizzare i costi esterni?

49. Il pedaggio urbano potrebbe essere uno strumento a disposizione delle autorità cittadine. Sarebbe utile se l'UE incoraggiasse lo sviluppo di modelli di buone pratiche e aiutasse a far tesoro dell'esperienza di meccanismi già esistenti. Potrebbe rivelarsi utile un quadro di riferimento generale e/o un orientamento. La standardizzazione sarebbe auspicabile, ma essa è difficile da realizzare. Per poter risolvere i problemi di congestione e quelli di carattere ambientale è necessario che gli enti locali e regionali dispongano di strumenti efficaci. La «tassa sul traffico» può costituire uno strumento molto efficace. Per questo è importante che gli enti locali e regionali abbiano la possibilità di decidere autonomamente se introdurre o no tale tassa e quale destinazione dare alle entrate che ne risultano. Tuttavia, in molti Stati membri gli enti locali e regionali non possono farlo perché le questioni di questo tipo sono definite a livello nazionale. Sarebbe utile che l'UE incoraggiasse lo sviluppo di modelli di buone pratiche e aiutasse a far tesoro dell'esperienza dei meccanismi già esistenti. Inoltre, secondo il CdR, la Commissione ha un ruolo importante da svolgere in materia di informazione e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica e può agevolare l'introduzione della «tassa sul traffico» da parte degli enti locali e regionali.

Domanda 25 — Quale sarebbe, a lungo termine, il valore aggiunto di un contributo finanziario mirato dell'UE a favore di un trasporto urbano pulito e a basso consumo energetico?

50. Un sostegno mirato potrebbe tradursi in risultati migliori in termini di riduzione delle emissioni di carbonio, di applicazione più rapida delle nuove tecnologie e di diffusione e assorbimento più ampi delle buone pratiche. A sua volta ciò potrebbe ridurre i costi economici della congestione del traffico per l'UE e darle la leadership nel mercato globale per le tecnologie e le metodologie dello sviluppo sostenibile nonché nella conciliazione di crescita economica e trasporti urbani sostenibili;

51. L'UE potrebbe generare maggiore valore aggiunto utilizzando gli accordi per la mobilità per favorire la formazione di solide alleanze tra le parti direttamente interessate, in grado di assumere i rischi associati agli elevati livelli di prestito commerciale necessari per realizzare infrastrutture per un trasporto sostenibile su vasta scala. Per ottenere questo risultato è necessaria una stretta collaborazione con la BEI.

Bruxelles, 9 aprile 2008.

Il Presidente
del Comitato delle regioni
Luc VAN DEN BRANDE