

21. chiede alla Commissione europea di inserire i temi sollevati nel presente parere nella presentazione del progetto di relazione congiunta sull'integrazione sociale al Vertice di Laeken del dicembre 2001;

22. invita il Consiglio e il Parlamento europeo a garantire che il ruolo locale e regionale sia adeguatamente riconosciuto in questo importante settore d'intervento.

Bruxelles, 13 marzo 2002.

*Il Presidente
del Comitato delle regioni
Albert BORE*

Parere del Comitato delle regioni in merito al «Libro bianco della Commissione — La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte»

(2002/C 192/03)

IL COMITATO DELLE REGIONI,

visto il Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» (COM(2001) 370 def.);

vista la decisione della Commissione del 14 settembre 2001 di consultarla in materia, conformemente al disposto dell'articolo 265, primo comma, del Trattato che istituisce la Comunità europea;

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza del 12 giugno 2001 di incaricare la Commissione 3 «Reti transeuropee, trasporti, società dell'informazione» dell'elaborazione del parere in materia;

visto il proprio parere in merito alla «Rete transeuropea dei trasporti — Relazione 1998 sull'applicazione degli orientamenti e priorità per il futuro» (COM(98) 614 def.) (CdR 60/1999 fin) (¹);

visto il proprio parere in merito alla comunicazione della Commissione «Politica comune dei trasporti: La mobilità sostenibile e le sue prospettive future» (COM(98) 716 def.) (CdR 189/1999 fin) (²);

visto il proprio parere sulla comunicazione della Commissione «Sviluppare la rete dei cittadini» (COM(98) 431 def.) (CdR 436/98 fin) (³);

visto il proprio parere sul tema «L'assetto territoriale in Europa» (CdR 340/96 fin);

visto il proprio parere sul tema «Una strategia di trasporto sostenibile per gli enti locali e regionali e per l'Unione europea» (CdR 255/97 fin) (⁴);

visto il proprio parere in merito al «Libro verde: Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti» (COM(95) 691 def.) (CdR 364/96 fin) (⁵);

(¹) GU C 293 del 13.10.1999, pag. 9.

(²) GU C 374 del 23.12.1999, pag. 76.

(³) GU C 198 del 14.7.1999, pag. 8.

(⁴) GU C 180 del 11.6.1998, pag. 1.

(⁵) GU C 116 del 14.4.1997, pag. 52.

visto il proprio parere in merito a «Struttura ed obiettivi della politica regionale europea nel quadro dell'ampliamento e della globalizzazione: Apertura del dibattito» (CdR 157/2000 fin) (¹);

visto il proprio parere in merito alla comunicazione della Commissione «Coesione e trasporti» (COM(98) 806 def.) (CdR 390/1999 fin) (²);

visto il proprio parere in merito alla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla seconda serie di provvedimenti comunitari in tema di sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Erika» [COM(2000) 802 def. — 2000/0325-0326-0327 (COD)] (CdR 50/2001 fin) (³);

visto il progetto di parere (CdR 54/2001 riv.) adottato dalla Commissione 3 il 23 novembre 2001 [Relatrice: Muriel Barker (UK/PSE)];

considerando che il trasporto svolge un ruolo cruciale per lo sviluppo di tutte le regioni, sia in termini d'infrastruttura che di fornitura di servizi;

considerando che tutte le sfere di governo — europea, nazionale, regionale e locale — devono collaborare allo sviluppo della politica dei trasporti, ma che in base al principio di sussidiarietà gli enti locali e regionali sono i livelli di governo più prossimi ai cittadini;

considerando che la futura politica regionale europea dovrà perseguire gli obiettivi del rafforzamento della coesione sociale ed economica e della promozione dello sviluppo armonioso generale di tutta la Comunità;

considerando che il trasporto di merci rappresenta un fattore vitale per il conseguimento dell'integrazione europea e per la promozione dello sviluppo economico e sociale delle regioni;

considerando che la Comunità non ha competenze in materia di pianificazione del territorio, ma che la Commissione può proporre politiche non giuridicamente vincolanti che potrebbero avere un notevole effetto positivo per l'ambiente e per lo sviluppo sostenibile;

considerando che gli enti locali e regionali svolgono un ruolo vitale nella concezione e attuazione di un assetto integrato del territorio;

considerando che ogni modo di trasporto ha un impatto sull'ambiente e sulla salute umana, sul costo di creazione e di manutenzione delle infrastrutture pubbliche, e in una certa misura, sulla sicurezza e sui tempi di viaggio di altri utenti dei trasporti;

considerando che la congestione del traffico e l'inquinamento delle nostre città e delle nostre regioni comportano costi più elevati per le aziende e danneggiano l'efficienza del sistema dei trasporti;

considerando che l'UE ha l'obbligo, in virtù del Trattato di Amsterdam, di integrare le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente nella definizione e nell'attuazione delle politiche comunitarie, nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile;

considerando che il Consiglio europeo di Göteborg ha posto al centro della strategia di sviluppo sostenibile una ripartizione più equilibrata tra i diversi modi di trasporto;

considerando che viene generalmente riconosciuto che i diversi modi di trasporto non sempre pagano pienamente i loro costi interni ed esterni e che ciò comporta delle distorsioni nel mercato dei trasporti;

considerando che un parere distinto è in corso di elaborazione sulla revisione degli orientamenti concernenti le reti transeuropee dei trasporti (RTE),

ha adottato il 13 marzo 2002, nel corso della 43^a sessione plenaria, il seguente parere.

(¹) GU C 148 del 18.5.2001, pag. 25.

(²) GU C 226 del 8.8.2000, pag. 22.

(³) GU C 357 del 14.12.2001, pag. 1.

Il Comitato delle regioni

Introduzione

1. Si compiace per i passi compiuti dalla Commissione per istituire una politica europea dei trasporti che aggiungerà valore alle iniziative prese dagli Stati membri, che comportano già diversi elementi comuni. Una politica dei trasporti sostenibile deve rispondere ai problemi potenziali che porrà il crescente utilizzo dell'automobile sia nell'Unione europea che nei paesi candidati, nei quali l'adesione all'UE comporterà un innalzamento dei redditi.

2. Accoglie in linea di massima con favore le circa sessanta misure d'azione proposte a livello comunitario, pur sottolineando la necessità di coinvolgere gli enti locali e regionali in tutti gli stadi di sviluppo della politica europea dei trasporti, e chiede un'indicazione del calendario previsto per la loro attuazione (accompagnato dalla definizione di obiettivi precisi, per facilitarne la realizzazione).

3. Evidenzia l'importanza di coinvolgere i cittadini nell'elaborazione di politiche potenzialmente controverse. È infatti essenziale evitare che si creino gruppi di «vincitori» e di «perdenti» quando si introducono misure radicali. Il processo politico deve essere trasparente e deve essere chiaro che le decisioni sono prese ad un livello vicino ai singoli cittadini. Questo è un ruolo che gli enti locali e regionali sono in grado di svolgere meglio di chiunque.

Sostenibilità

4. Accoglie con favore il programma Marco Polo, che fa seguito alle iniziative PACT, ma osserva che le risorse previste per i prossimi due anni sembrano troppo esigue, data l'importanza di garantire i collegamenti tra i diversi modi di trasporto per aumentare l'utilizzo della ferrovia, della navigazione marittima e di quella fluviale. Promuovendo un maggior ricorso al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e a quello fluviale in alternativa al trasporto su strada si potrà contribuire in modo determinante alla realizzazione delle proposte del Libro bianco intese a riequilibrare i modi di trasporto. È essenziale che i modi di trasporto più sostenibili vengano sviluppati in modo da poter assicurare la stessa flessibilità, versatilità e velocità garantite dal trasporto su strada, attualmente dominante. Per poter rispondere all'esigenza di servizi «porta a porta», il trasporto stradale dovrebbe essere pienamente integrato nella catena dei trasporti intermodali.

Per i progetti d'infrastrutture a favore dell'intermodalità particolarmente costosi, come ad esempio i tunnel ferroviari, è necessario che la normativa comunitaria autorizzi misure di mutuo finanziamento. Per garantire la trasparenza, la direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto deve consentire di tener conto dei costi esterni, per il finanziamento di infrastrutture che rappresentino una soluzione alternativa più rispettosa dell'ambiente. Le norme che regolano gli aiuti di Stato non dovrebbero impedire il ricorso ad aiuti pubblici laddove questi ultimi sono essenziali per l'introduzione di progetti innovativi volti a promuovere l'intermodalità.

Il Comitato ritiene tuttavia che questa iniziativa non debba avere l'effetto di marginalizzare le regioni che non possono utilizzare questi modi alternativi, e in particolare le zone insulari, che per il trasporto delle merci dipendono dalla strada.

5. Raccomanda di avvalersi appieno delle metodologie di valutazione per verificare la sostenibilità delle nuove proposte di sviluppo o di infrastrutture. Così facendo si impedirà che singole decisioni che sembrano rispondere a necessità impellenti possano mettere a repentaglio gli obiettivi delle politiche di pianificazione territoriale. L'impatto ambientale dei trasporti necessita di una particolare attenzione e sarà importante attuare in maniera efficace la direttiva UE sulla valutazione ambientale strategica.

Riequilibrare i modi di trasporto

6. Sottolinea che modificando l'uso di particolari modi di trasporto si intende contribuire agli obiettivi più ampi di riduzione della congestione e dell'inquinamento. Tutte le misure dovrebbero essere volte a far sì che il settore di trasporti contribuisca in modo adeguato al rispetto degli impegni sottoscritti dall'UE in materia di protezione del clima. Si dovrebbe operare una chiara distinzione tra mezzi e fini. Il Comitato osserva che i progressi verso un equilibrio modale maggiormente sostenibile vanno valutati avvalendosi di un ambizioso programma di monitoraggio che comprenda tutti i modi di trasporto e tenga altresì conto delle differenze di opportunità di trasporto intermodale presenti nelle diverse regioni.

7. Ritiene che i trasporti pubblici rivestano un grande valore per la società e che la loro gestione sia innanzi tutto un servizio pubblico e sia essenziale per uno sviluppo sostenibile. Ove possibile, i servizi di trasporto pubblici dovrebbero essere coordinati da organi democraticamente responsabili o direttamente o tramite adeguati organi di regolamentazione.

8. Accoglie con favore la proposta della Commissione di rivedere le disposizioni in materia di concorrenza nell'ambito della politica dei trasporti, soprattutto per quanto riguarda la concessione degli aiuti di Stato. Ciò aiuterà a riconoscere che molte regioni hanno particolari problemi di trasporto, alcuni dei quali derivano da caratteristiche geografiche, come la perifericità, la situazione di regioni di montagna, o il fatto che si tratta di isole.

9. Concorda sul fatto che le misure destinate a soddisfare meglio le esigenze degli utenti dei trasporti tramite nuovi contratti per i trasporti pubblici possono costituire uno strumento per migliorare la qualità; tuttavia la durata dei contratti, fino alla nuova aggiudicazione deve essere adeguata, considerati i costi derivanti dall'organizzazione di una nuova gara d'appalto e l'incapacità dei contratti a breve termine di generare la fiducia necessaria perché vengano effettuati investimenti a lungo termine nelle infrastrutture.

Trasporto urbano

10. Sottolinea che gran parte delle conseguenze più negative dei trasporti si manifesta nelle aree urbane e conviene che l'eccessivo utilizzo di automobili private è una delle cause principali di congestione. Lo sviluppo di sistemi di trasporto integrati coinvolge molti soggetti, ma il ruolo di guida deve essere assunto dagli enti locali e dalle regioni. Il sistema britannico di progetti per il trasporto locale viene lodato come un approccio di tipo olistico al trasporto locale: si ammette tuttavia che quando la fornitura dei servizi di trasporto è privatizzata, l'impegno delle imprese di trasporto è in ultima analisi soggetto a considerazioni commerciali.

11. Fa riferimento al suo precedente parere in cui proponeva alla Commissione di avviare un progetto di analisi comparativa («benchmarking»), che avrebbe fissato standard per i trasporti pubblici e per le forme di trasporto alternative all'uso privato dell'auto da parte del singolo cittadino, quali ad esempio il car-sharing (due o più persone che effettuano lo stesso percorso utilizzando un'unica vettura) o il pooling (possesso ed uso in comune di un veicolo). I progressi compiuti per quanto riguarda l'Iniziativa di benchmarking della rete dei cittadini sono accolti con favore, ma il principio dovrebbe essere esteso, come raccomandato dal Comitato.

12. Sottolinea che la gestione della mobilità dovrebbe essere considerata un modo positivo di rispondere alle esigenze dei singoli cittadini in materia di trasporti e di contribuire nel contempo a modelli di spostamento più sostenibili. Dovrebbe essere applicata a tutti i nuovi sviluppi ed essere progressivamente introdotta nei principali centri in cui si esplica la mobilità personale.

Rilanciare le ferrovie

13. Approva l'idea di rilanciare il settore del trasporto ferroviario di merci, in particolare in connessione con le iniziative complementari quali il programma Polo Marco, che

consentirà al trasporto ferroviario di merci di interagire direttamente con altri modi di trasporto sostenibili quali il trasporto marittimo o su acque interne. Ovviamente vi saranno problemi anche nel far fronte alle esigenze in termini di capacità delle reti ferroviarie se si vuole che i servizi ferroviari per i passeggeri esprimano il loro potenziale di elemento motore di una ripartizione più equilibrata tra i modi. Occorre un impegno a migliorare la capacità del sistema in modo da permettere l'uso di container più grandi e di rimorchi stradali non accompagnati.

RTE

14. Osserva che gli orientamenti per le RTE formeranno oggetto di un parere separato. Il Libro bianco comprende delle proposte per ulteriori importanti progetti di RTE, ma il processo di definizione di tali priorità dovrebbe essere reso pienamente trasparente. A tale proposito è necessario adottare misure per evitare che continuino a registrarsi ritardi nell'esecuzione dei progetti decisi a Essen, e esplicitare gli aspetti conflittuali e quelli d'interesse dei diversi modi di trasporto, nonché classificarli secondo un ordine di priorità. Sulla base di queste priorità si potrebbe poi ampliare il programma dei grandi progetti in materia di RTE. Il Comitato sottolinea che buoni collegamenti tra le linee locali e regionali e quelle di lunga distanza sono essenziali se si vogliono sfruttare appieno i vantaggi delle RTE. È necessario affrontare il problema degli «anelli mancanti» che si verifica all'intersezione del traffico transeuropeo e del traffico regionale, creando una grave congestione e interrompendo il flusso delle RTE, che diventano così inutili.

15. Sottolinea che, per affrontare questi problemi, anche gli enti regionali e locali, che sono in gran parte responsabili dei sistemi locali di trasporto, dovrebbero essere coinvolti nella gestione delle infrastrutture del trasporto transeuropeo. Il Libro bianco prevede l'obbligo di dotare la maggior parte delle strade europee di piani per la gestione del traffico per un migliore impiego della capacità esistente. Come esempio di buona prassi cita la UK Highways Agency (l'agenzia autostradale del Regno Unito), che è l'ente responsabile delle strade principali e delle autostrade, la quale sta sviluppando delle Strategie di gestione stradale per tutte le sue strade, in associazione tuttavia con gli enti locali e regionali attraversati dalle strade in questione.

Il Comitato insiste perché la revisione delle RTE a breve e medio termine tenga conto dell'istanza di uno sviluppo equilibrato del territorio europeo e sia attuata in modo coerente con le politiche regionali dell'UE e con le opzioni dello Schema di sviluppo dello spazio europeo.

16. Ricorda alla Commissione che nell'aprile del 2000 aveva già sottolineato l'importanza di prendere atto, nel progettare le RTE, delle differenze esistenti tra le esigenze delle regioni periferiche, insulari, montane o prive di sbocco sul mare e quelle delle regioni centrali. Dopo aver espresso la speranza che queste differenze verranno prese in considerazione anche in sede di revisione degli orientamenti RTE, ricorda che questo dovrà valere anche per le infrastrutture necessarie affinché la rete europea di trasporto comprenda nella sua articolazione i territori insulari degli Stati membri e affinché sia potenziato lo sviluppo di forme di trasporto intermodale, con caratteristiche adeguate alle esigenze particolari delle isole. Il Comitato osserva inoltre che nei precedenti pareri aveva richiesto che le RTE includessero una «carta di accessibilità interregionale» che fissasse soglie minime di accessibilità tali da contribuire alla riduzione delle disparità fra regioni. La ricerca di un equilibrio tra il nucleo centrale dell'Europa e la sua periferia non risulta abbastanza chiara: un eventuale persistere degli attuali tassi di crescita del traffico per aree geografiche comporterà una sempre maggiore congestione del centro e un conseguente aumento dei problemi delle regioni periferiche che legittimamente aspirano ad essere collegate con il mercato unico.

Navigazione

17. Accetta la proposta della Commissione di includere le «autostrade del mare» nella revisione degli orientamenti RTE da effettuare nel 2004. Molte delle regioni d'Europa sono potenzialmente in grado di utilizzare la navigazione a corto raggio servita dalla ferrovia o dalle vie navigabili interne per raggiungere altre aree del mercato unico e contribuire a soddisfare le nuove esigenze di una Comunità in espansione. Per esempio, il progetto NETA di Interreg raccomanda nuovi collegamenti marittimi tra il Regno Unito e la Polonia che contribuirebbero ad alleviare il traffico pesante sulle autostrade dei Paesi Bassi e della Germania. La definizione di «autostrade del mare» dev'essere oggetto di concertazione tra Stato e regioni e i programmi operativi Interreg III B possono prestare un contributo importante a questa riflessione comune.

18. Accoglie favorevolmente l'accento posto sull'innovazione nei servizi di navigazione. Le regioni che partecipano a Interreg hanno già effettuato una ricerca approfondita sulle applicazioni riguardanti lo scambio di dati elettronici per l'espletamento delle formalità connesse con l'utilizzo dei porti. Ulteriori sviluppi di tali applicazioni e degli «sportelli unici» sono proposti nel quadro del programma Interreg III.

Per sviluppare il trasporto marittimo in tutte le sue sfaccettature occorre una politica comunitaria volontaristica. Gli strumenti proposti dal Libro bianco, vale a dire le «autostrade del mare» e la revisione dell'inquadramento degli aiuti regionali a favore del settore, non sono all'altezza di questa sfida. Il Comitato si attende proposte più ambiziose da parte della Commissione europea.

Pianificazione dello spazio

19. Accoglie con favore il fatto che il Libro bianco riconosca la necessità di misure che si estendano oltre il settore dei trasporti propriamente detto e ricorda che aveva già precedentemente affermato che la politica regionale europea dovrebbe basarsi sullo «Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE)», che fornisce un valido quadro politico per lo sviluppo dell'UE e riconosce l'importanza crescente degli enti regionali in materia di pianificazione dello spazio. Osserva che alcuni fattori economici, come la dipendenza dell'industria dalla logistica «just-in-time», sono al di fuori dell'influenza diretta delle regioni, ma che si dovrebbero utilizzare le capacità in materia di pianificazione territoriale per integrare ancora più strettamente le politiche di uso del territorio e le politiche dei trasporti. Questo principio dovrebbe essere esteso anche alle decisioni sull'ubicazione degli edifici nel settore della salute, dell'istruzione e in altri settori che hanno un impatto sui trasporti. L'SSSE da un lato e la politica comune dei trasporti che sta emergendo dall'altro, forniscono il quadro necessario per far convergere politiche settoriali che hanno troppo spesso operato in modo indipendente. L'integrazione della politica di assetto del territorio e di quella dei trasporti appare fondamentale se si vogliono conseguire appieno gli obiettivi del Libro bianco. Ciò comporta altresì la necessità di assicurare che i programmi dei fondi strutturali (es. Interreg, obiettivi 1 e 2) siano complementari o contribuiscano direttamente alle politiche del Libro bianco.

20. Sottolinea che si possono utilizzare i regolamenti sulla pianificazione per salvaguardare linee ferroviarie o canali navigabili in disuso pensando ad una loro futura riutilizzazione. In questo campo gli enti regionali hanno un particolare ruolo da svolgere, che consiste nell'individuare itinerari potenziali che possono attraversare i confini di singole regioni e garantire una visione strategica che protegga l'intero itinerario da uno sviluppo frammentario. Nel quadro del programma Interreg le autorità dei Paesi Bassi hanno condotto uno studio che ha individuato l'importanza della protezione strategica nel caso in cui singoli siti di sviluppo debbano essere accessibili tramite modi di trasporto più sostenibili quali vie navigabili e ferrovia, che non hanno la stessa densità di rete della rete stradale.

Ritiene che il contributo delle politiche dei trasporti allo sviluppo del territorio renda necessaria un'evoluzione della normativa europea in materia di obblighi di servizio pubblico. Questi sono particolarmente importanti per le regioni, e dato che il Libro bianco non dedica sufficiente attenzione all'argomento, sarebbe opportuno fare uno studio sull'applicazione di tali obblighi ai collegamenti intracomunitari.

Tariffazione dell'uso delle infrastrutture di trasporto

21. Considera che laddove gli oneri esterni devono essere internalizzati, questi debbano essere differenziati in funzione del tempo, del luogo e del modo di trasporto. Tale processo deve avvenire nel modo più trasparente e semplice possibile; i metodi utilizzati devono essere chiaramente comprensibili — e per quanto possibile tale comprensione deve estendersi anche al singolo cittadino.

22. Teme che, dato che le importazioni e le esportazioni delle regioni più periferiche e meno accessibili dell'UE devono inevitabilmente affrontare percorsi più lunghi, una tariffazione correlata alla distanza percorsa possa avere un impatto sproporzionato sulle economie locali. Si devono condurre ulteriori studi sull'impatto della tariffazione stradale sul sistema di trasporto. Nel concepire un sistema di tariffazione per tutta l'Europa, se ne devono considerare gli impatti sulle diverse aree dell'UE. Un fattore di ulteriore complicazione consiste nel fatto che anche le regioni periferiche, molte delle quali hanno un numero elevato di comunità rurali, hanno strade congestionate che possono formare oggetto di nuovi regimi di tariffazione. Da un punto di vista finanziario, e in alternativa alle due misure proposte nel Libro bianco (ovvero l'aumento del massimale di intervento dei fondi e la creazione di una tassa per l'uso delle strade) sarebbe più opportuno stimolare debitamente le possibilità di partecipazione del settore privato nel finanziamento delle infrastrutture pubbliche, favorendo interventi misti pubblico-privato ed ottimizzando la complementarietà degli investimenti.

Soddisfare le esigenze dei clienti

23. Sottolinea il principio chiave della politica dell'UE in materia di trasporti che è quello di mettere il cittadino al centro della pianificazione dell'intero sistema e sottolinea che questo processo deve riconoscere l'esistenza di diversi processi decisionali nelle regioni e negli enti locali dei singoli Stati membri. Gli enti locali e regionali sono in una posizione privilegiata rispetto a tutti gli altri organi per ascoltare il parere dei cittadini e avviare un dialogo costruttivo con le persone che essi rappresentano.

24. Ritiene che si debba affrontare il problema dell'accessibilità dei mezzi di trasporto pubblico e principalmente effettuando i necessari investimenti in veicoli pienamente accessibili agli anziani, ai passeggeri con bambini piccoli, come pure alle persone con disabilità. Le limitate possibilità di spostamento rappresentano delle barriere alla partecipazione dei singoli alla società. Tale concetto è utilmente sintetizzato nell'SSSE: tutti i cittadini dovrebbero avere un adeguato accesso ai servizi e alle infrastrutture di base, agli spazi aperti, all'istruzione generale, alla formazione professionale e alle cure sanitarie.

25. Ritiene che nel campo di trasporti vi sia una serie di minacce specifiche alla salute che dovrebbe essere affrontata, per esempio crescenti preoccupazioni riguardanti i voli di lunga distanza e i problemi particolari dei servizi di traghetti. Per i cittadini che vivono nelle aree urbane, i trasporti hanno una serie di ripercussioni negative sulla salute e sulla sicurezza, la maggior parte delle quali potrebbero essere risolte con un effettivo riequilibrio a favore dei modi di trasporto più sostenibili. Per le zone particolarmente sensibili («sensitive areas») occorre prevedere condizioni speciali che assicurino una gestione sostenibile dei flussi di traffico tenendo conto al tempo stesso anche della salute delle persone e dell'ambiente. Si potrebbe in questo campo prendere a modello l'accordo concluso tra l'UE e la Svizzera.

Trasporto aereo

26. Accoglie con favore l'importanza attribuita allo sviluppo dell'intermodalità aereo-ferrovia. Ribadisce tuttavia che queste politiche non devono emarginare le regioni che non dispongono di collegamenti ferroviari ad alta velocità, soprattutto le regioni insulari. Quando i servizi aerei di collegamento provenienti da queste regioni continuano ad essere essenziali, le loro bande orarie negli snodi aeroportuali devono essere protette e non svendute per itinerari a lungo raggio più redditizi, ai quali le compagnie regionali non hanno accesso a causa delle dimensioni degli aeromobili, o perse a favore di nuove compagnie che rischiano di non mantenere i collegamenti regionali.

27. Sottolinea l'importanza dello sviluppo degli aeroporti regionali, che possono da un lato assicurare una più ampia scelta in materia di trasporti e collegamenti più diretti tra le regioni d'Europa e dall'altro decongestionare gli aeroporti principali, senza contare il fatto che i servizi di linea diretti sono un incentivo per gli investimenti interni. Gli aeroporti fungono anche da motori per la crescita economica locale ma il loro sviluppo deve essere pianificato e gestito in modo da garantire tutti i vantaggi alla popolazione che abita nelle loro immediate vicinanze riducendo al minimo gli svantaggi derivanti dalla prossimità. Il Comitato ritiene che gli aeroporti regionali non dovrebbero essere penalizzati da proposte riguardanti un accordo eventuale transatlantico comune sulla navigazione aerea.

Sicurezza

28. Considera che il Libro bianco valuti correttamente la dimensione dei problemi, ma proponga in definitiva misure piuttosto limitate per affrontare i livelli inaccettabili di incidenti stradali nella Comunità e incentri tali misure soprattutto sugli itinerari delle RTE, mentre è noto che la maggior parte degli incidenti si verifica sulle strade locali. Il fatto che alcuni Stati membri abbiano già raggiunto riduzioni significative del numero dei morti e dei feriti gravi sulle loro strade dimostra che, con le misure opportune, i programmi di sicurezza stradale possono avere successo. Da un lato, le campagne di lotta a reati specifici — come il superamento dei limiti di velocità o la guida in stato di ebbrezza — possono contribuire a cambiare gli atteggiamenti nei confronti dell'uso dell'automobile e dall'altro, un finanziamento mirato di misure di provata redditività sul piano economico può ovviare ai problemi di sicurezza della rete esistente.

29. Considera che il fatto di agire a favore di un equilibrio modale più sostenibile abbia implicazioni importanti per la

sicurezza. I veicoli pesanti sono tra le fonti principali di incidenti gravi e le autorità devono far rispettare le norme connesse con la sicurezza e riguardanti i tempi di guida, la formazione dei conducenti e le caratteristiche tecniche dei veicoli. Tuttavia, sebbene siano auspicabili standard più elevati, le proposte non dovrebbero essere eccessivamente prescrittive e imporre ulteriori strati di burocrazia.

Il programma Galileo

30. Approva la proposta di istituire un sistema di navigazione satellitare europeo. La capacità di localizzare a distanza elementi del trasporto quali i veicoli del trasporto pubblico o i container e di gestire i sistemi d'informazione, sta già introducendo una nuova dimensione nella gestione dei trasporti. Una serie di satelliti dedicati sopprimerà le incertezze legate ai sistemi che rimangono soggetti a considerazioni militari ed inoltre aumenterà il livello di precisione a disposizione degli utenti.

Bruxelles, 13 marzo 2002.

*Il Presidente
del Comitato delle regioni
Albert BORE*