

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla comunicazione della Commissione —  
Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole  
uso**

COM(2009) 279 def.

e sul tema

**«Punti di partenza per una politica europea dei trasporti dopo il 2010»**

**(parere esplorativo)**

(2010/C 255/20)

Relatore: **Lutz RIBBE**

La Commissione europea, in data 17 giugno 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

*Comunicazione della Commissione - Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso*

COM(2009) 279 def.

Con lettera del 2 luglio 2009 la presidenza svedese del Consiglio dell'Unione europea ha chiesto al Comitato economico e sociale europeo di elaborare un parere esplorativo sul tema:

*Punti di partenza per una politica europea dei trasporti dopo il 2010.*

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il proprio parere, in data 12 novembre 2009.

Alla sua 458a sessione plenaria, dei giorni 16 e 17 dicembre 2009 (seduta del 16 dicembre 2009), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 171 voti favorevoli, 5 voti contrari e 11 astensioni.

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) condivide l'analisi della Commissione in merito alla politica dei trasporti attuata sinora, secondo cui si è ancora molto lontani dagli obiettivi che ci si è prefissi in materia di sostenibilità e occorre cambiare radicalmente direzione.

1.2 Il CESE fa presente che non solo occorre compiere notevoli sforzi per raggiungere gli obiettivi ecologici (come la prevenzione dei cambiamenti climatici, la conservazione delle risorse, la biodiversità, la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico ecc.), ma che nel settore dei trasporti rimangono irrisolte anche numerose questioni sociali. Ciò vale non solo per i diritti dei lavoratori del settore e per le loro condizioni di lavoro e di retribuzione, ma anche per la questione della disponibilità e dell'accessibilità di mezzi di trasporto pubblici per i disabili, i giovani e gli anziani. È in gioco tra l'altro anche la libertà di scelta degli utenti dei trasporti che non possono o non vogliono dotarsi di un'auto propria.

1.3 Il CESE sostiene gli obiettivi presentati nel documento della Commissione, ma non crede che gli strumenti descritti siano sufficienti ad avviare la suddetta svolta radicale.

1.4 Gli obiettivi indicati sono in gran parte già noti, e alcuni di essi vengono menzionati dalla Commissione già da molti anni. Ma la loro attuazione è insoddisfacente, ad esempio per quanto riguarda l'internalizzazione dei costi esterni o l'esigenza di una diversa politica dei trasporti urbani.

1.5 La Commissione dovrebbe, nella versione finale del suo Libro bianco, proporre procedure alternative chiare e indicare obiettivi concreti e quantificabili.

1.6 Il CESE ritiene essenziale un dibattito per esaminare quali decisioni politiche o di pianificazione generino un aumento del traffico e in che modo invece quest'ultimo possa essere decongestionato. Esso invita la Commissione a dedicare un'attenzione molto maggiore a tali questioni nella preparazione di un Libro bianco o di nuovi orientamenti politici.

## 2. La comunicazione della Commissione

2.1 Nel 2001 la Commissione ha pubblicato un Libro bianco <sup>(1)</sup> che definiva il programma per la politica europea dei trasporti fino al 2010. Tale programma è stato aggiornato in occasione del riesame intermedio del 2006 <sup>(2)</sup>. Ora che il periodo di dieci anni sta per concludersi, la Commissione ritiene che sia giunto il momento di guardare al futuro e preparare il terreno per gli ulteriori sviluppi della politica dei trasporti.

2.2 Nella comunicazione in esame la Commissione presenta i primi risultati delle proprie riflessioni e considerazioni in cui sono confluiti diversi studi, discussioni ed esiti di consultazioni effettuate.

2.3 Già nel fare il punto della situazione la Commissione osserva che «i trasporti sono una componente essenziale dell'economia europea». Il 7 % del PIL europeo e oltre il 5 % dei posti di lavoro nell'UE sono dovuti a tale settore. La Commissione descrive e sottolinea anche l'importanza dei trasporti ai fini della coesione sociale ed economica delle regioni, dell'Europa e del mondo, nonché per la competitività dell'industria europea e per la realizzazione degli obiettivi di Lisbona.

2.4 La Commissione riconosce tuttavia che per quanto riguarda la politica dei trasporti «i risultati relativi agli obiettivi fissati nell'ambito della strategia per lo sviluppo sostenibile dell'UE sono invece più limitati: come illustrato nella relazione intermedia del 2007 <sup>(3)</sup>, per diversi aspetti il sistema europeo di trasporto non ha ancora imboccato una via sostenibile».

2.5 La Commissione prosegue osservando che «l'ambiente resta la principale area politica in cui sono necessari ulteriori miglioramenti. Nell'UE, rispetto ai livelli del 1990, in nessun altro settore il tasso di crescita delle emissioni di gas a effetto serra è stato tanto elevato quanto nei trasporti <sup>(4)</sup>. (...) Applicando questa analisi agli sviluppi registrati in passato nei trasporti è possibile constatare che le attività nel settore si sono fortemente intensificate mentre i progressi tesi a ridurne l'intensità in termini di consumi energetici e di produzione di gas a effetto serra sono stati insufficienti».

2.6 Il disaccoppiamento del volume dei trasporti dalla crescita del PIL, uno degli obiettivi del Libro bianco del 2001 e della strategia per lo sviluppo sostenibile, è stato realizzato nel settore del trasporto passeggeri, ma non in quello del trasporto merci. Tale circostanza viene spiegata con il fatto che «la crescita del trasporto merci è (...) legata alle pratiche economiche - concentrazione della produzione in un numero minore di siti per cogliere i vantaggi delle economie di scala, consegne *just in time*, ampia diffusione del riciclo di vetro, carta e metalli - che hanno permesso di ridurre i costi e probabilmente le emissioni in altri settori, facendo registrare d'altra parte un aumento delle emissioni prodotte dai trasporti».

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370 def.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 314 def.

<sup>(3)</sup> COM(2007) 642 def.

<sup>(4)</sup> Ove non altrimenti specificato, i dati provengono dal documento della DG TREN EU *energy and transport in figures* (L'energia e i trasporti dell'UE in cifre), Manuale statistico, 2009.

2.7 Anche quando l'efficienza energetica dei trasporti (e dei singoli mezzi di trasporto) aumenta, ciò non basta a controbilanciare l'aumento dei volumi trasportati <sup>(5)</sup>. In altre parole si evidenziano come elementi problematici sia il volume dei trasporti che il fatto che «si sono (...) registrati progressi limitati nel trasferimento dei trasporti a favore di modi più efficienti, fra cui lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio».

2.8 Nella sezione intitolata «Tendenze e sfide» la Commissione riferisce tra l'altro che:

- la quota di persone di età superiore a 65 anni aumenterà fortemente nell'UE, il che avrà come conseguenza, da un lato, un comportamento diverso per quanto riguarda il viaggiare, ma dall'altro anche il fatto che la società dovrà dedicare maggiori risorse pubbliche al finanziamento delle pensioni, dell'assistenza medica e ospedaliera. La Commissione prevede che questo limiterà le risorse pubbliche disponibili per il finanziamento dei trasporti,
- i trasporti assumeranno un ruolo essenziale ai fini della realizzazione degli obiettivi dell'UE in materia di clima e, per il raggiungimento di tali obiettivi, bisognerà invertire alcune delle attuali tendenze,
- la progressiva scarsità di combustibili fossili influirà considerevolmente sul settore dei trasporti, da un punto di vista non solo tecnologico (il 97 % del fabbisogno energetico dei trasporti viene coperto grazie a combustibili fossili), ma anche strutturale (attualmente i trasporti di combustibili fossili costituiscono circa la metà del volume dei trasporti marittimi internazionali),
- aumenterà la percentuale della popolazione europea residente in aree urbane <sup>(6)</sup>, laddove si constata che già adesso i trasporti urbani sono responsabili del 40 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del 70 % delle emissioni di altri inquinanti prodotti dal trasporto su strada,
- l'aumento della popolazione e della ricchezza mondiale si tradurrà in un aumento della mobilità e dei trasporti. Vengono citati alcuni studi che suggeriscono che «in assenza di una transizione verso veicoli a basse emissioni e a emissioni zero e di un nuovo concetto di mobilità, il numero di automobili nel mondo aumenterà dai 700 milioni circa di oggi a oltre 3 miliardi nel 2050, creando gravi problemi di sostenibilità».

2.9 In sostanza la Commissione afferma giustamente che bisogna sviluppare «una visione a lungo termine per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci».

2.10 In quest'ottica essa definisce sette obiettivi politici generali:

- realizzazione di un trasporto sicuro e di qualità,

<sup>(5)</sup> Il CESE fa osservare che nel riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti (COM(2006) 314 def., grafico 3.2) la Commissione riporta delle stime relative all'ulteriore aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovute ai trasporti nel periodo fino al 2020 che sono in contraddizione con gli obiettivi dell'UE in materia di prevenzione dei cambiamenti climatici.

<sup>(6)</sup> Da circa il 72 % del 2007 all'84 % nel 2050.

- una rete pienamente integrata e sottoposta ad adeguata manutenzione,
- un sistema di trasporto sostenibile dal punto di vista ambientale,
- mantenere l'UE in prima linea in fatto di servizi e tecnologie di trasporto,
- proteggere e sviluppare il capitale umano,
- prezzi intelligenti per orientare gli utenti,
- pianificare tenendo conto dei trasporti: migliorare l'accessibilità.

### 3. Osservazioni generali

3.1 Il CESE si compiace del fatto che la Commissione si occupi nuovamente di questo tema ed elabori, attraverso un ampio processo di consultazione, alcune idee iniziali, sebbene spesso non ancora sufficientemente concrete, sul futuro dei trasporti. L'analisi della Commissione sul settore dei trasporti è chiara: si è ancora molto lontani dagli obiettivi di sostenibilità che ci si è prefissi e occorrono quindi cambiamenti fondamentali. Tuttavia non si individua ancora una concezione che permetta di formulare obiettivi e strumenti concreti per limitare e contenere in particolare i trasporti individuali motorizzati. Questi andrebbero presentati dalla Commissione in un piano d'azione dettagliato e corredati di obiettivi quantificabili.

3.2 Il CESE condivide numerose considerazioni della Commissione, per esempio in merito al fatto che occorre utilizzare nel modo migliore l'infrastruttura esistente, avvalendosi anche di tecnologie dell'informazione e della comunicazione migliorate, creare sistemi logistici intelligenti e integrati, dare spazio a nuove idee soprattutto nel trasporto urbano, migliorare la co-modalità e trasferire un volume maggiore di traffico verso modi di trasporto più compatibili con l'ambiente, nonché introdurre tecnologie innovative che riducono le emissioni ecc. Tali constatazioni però sono tutt'altro che nuove, né tantomeno rappresentano una nuova visione.

3.3 Negli anni scorsi il CESE ha elaborato una serie di pareri in merito alla politica dei trasporti e all'ottimizzazione tecnica e organizzativa delle tecniche di controllo dei flussi di traffico, ai quali desidera rimandare; si prendano ad esempio i pareri sui seguenti temi: *Riesame intermedio/Libro bianco sui trasporti 2001* (7); *Internalizzazione dei costi esterni* (8); *Piano d'azione per la logistica del trasporto merci* (9); *Agevolare l'applicazione transfrontaliera: normativa in materia di sicurezza stradale* (10); *TEN-T: riesame della politica* (11); *Rendere più ecologici i trasporti marittimi e i trasporti su vie navigabili interne* (12); *Verso una politica marittima dell'Unione: una visione europea degli oceani e dei mari* (13); *I trasporti su strada nel 2020: le aspettative della società civile organizzata* (14); *Verso una rete ferroviaria a*

(7) GU C 161 del 13.7.2007, pag. 89.

(8) GU C 317 del 23.12.2009, pag. 80.

(9) GU C 224 del 30.8.2008, pag. 46.

(10) GU C 77 del 31.3.2009, pag. 70.

(11) GU C 318 del 23.12.2009, pag. 101.

(12) GU C 277 del 17.11.2009, pag. 20.

(13) GU C 168 del 20.7.2007, pag. 50.

(14) GU C 277 del 17.11.2009, pag. 25.

*priorità merci* (15) e *Rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo* (16); *Promozione del trasporto sulle vie navigabili interne «Naides»* (17) e *Una politica marittima integrata per l'Unione europea* (18).

3.4 Il CESE tiene a sottolineare che la politica dei trasporti del futuro deve fare molto di più che «limitarsi» a soddisfare in modo ottimale, in un'ottica di sviluppo sostenibile, i bisogni relativi ai flussi di traffico attuali o previsti. La comunicazione della Commissione contiene affermazioni che sono sicuramente giuste, ma che rimangono vaghe e astratte, il che viene percepito come una notevole carenza delle riflessioni presentate.

3.5 La Commissione chiarisce che il sistema attuale deve subire cambiamenti decisivi, per esempio al punto 53, in cui si afferma che «il sistema di trasporto subirà profondi cambiamenti», o al punto 70, che fa riferimento a «una profonda revisione del sistema di trasporto» o ancora al punto 37 dove si parla di «un nuovo concetto di mobilità». Mancano purtroppo indicazioni più concrete su cosa si intenda esattamente.

3.6 Pertanto il documento costituisce un'eccellente sintesi di numerose posizioni e idee conosciute, ma non offre un'autentica «visione». Molti aspetti restano poco chiari, ad esempio la questione, aperta da anni, di come debba essere risolta la «internalizzazione dei costi esterni».

3.7 Il CESE desidera dunque sfruttare il presente parere espansivo per affrontare una serie di questioni essenziali, che non ricevono la dovuta attenzione nel documento della Commissione. Si augura che tali punti vengano ripresi e approfonditi nelle ulteriori riflessioni della Commissione.

### 4. Osservazioni specifiche

4.1 Misurare l'importanza dei trasporti primariamente in base al contributo del settore dei trasporti al PIL e all'occupazione è troppo riduttivo. Ogniqualvolta si incontrano delle persone, vengono scambiate merci o si svolgono attività sociali ed economiche si crea del «traffico». Si potrebbe anche dire che in assenza di scambi di merci e di trasporti nessuna società può funzionare: in tali condizioni il PIL sarebbe pressoché nullo.

4.2 Le persone vogliono e devono muoversi e le merci vogliono e devono essere scambiate. In questo senso la Commissione ha ragione quando, nei punti 39 e 40 della comunicazione, afferma che «i trasporti ci consentono di usufruire della nostra libertà: la libertà di lavorare e vivere in parti diverse del mondo, la libertà di usare prodotti e servizi diversi, la libertà di effettuare scambi e stabilire contatti personali. (...) La rivendicazione di queste libertà sarà probabilmente più forte nella società del futuro, più multiculturale ed eterogenea».

(15) GU C 27 del 3.2.2009, pag. 41.

(16) GU C 317 del 23.12.2009, pag. 94.

(17) GU C 318 del 23.12.2006, pag. 218.

(18) GU C 211 del 19.8.2008, pag. 31.

4.3 I trasporti sono quindi estremamente importanti, ma non costituiscono di per sé una finalità. Non tutti i trasporti vanno considerati automaticamente come «buoni» per il semplice fatto che consentono il trasferimento di persone o lo scambio di merci. I trasporti, infatti, non hanno un impatto esclusivamente positivo, come la stessa Commissione afferma molto chiaramente nel proprio documento. Pertanto un compito essenziale della politica consiste nel definire una cornice chiara per le «libertà» di cui sopra e porre anche dei limiti, nei casi in cui esse compromettano o addirittura minaccino altre libertà o necessità. Ciò vale, ad esempio, nei casi in cui siano in gioco la salute umana, il nostro ambiente e/o il nostro clima, o ancora i bisogni delle generazioni future.

4.4 Al tempo stesso la politica (dei trasporti) deve garantire a tutti i cittadini un'offerta adeguata e un accesso sicuro ai mezzi di trasporto. In un'ottica di sostenibilità ciò vale in particolare per gli strati socialmente più deboli, per i disabili, i bambini, i giovani ecc. Occorre inoltre provvedere a migliorare le condizioni di lavoro degli addetti al settore dei trasporti.

4.5 Tuttavia in passato la politica dei trasporti ha spesso trascorso tale questione, occupandosi anzitutto di organizzare il soddisfacimento della domanda di trasporti e addirittura creando in molti casi una nuova domanda e nuove esigenze. Ciò è avvenuto tra l'altro mediante il sovvenzionamento, errato dal punto di vista dell'economia politica, del trasporto individuale motorizzato, la promozione di una nuova divisione economica del lavoro basata solo sul petrolio a basso prezzo e la corrispondente ubicazione dei siti di produzione e delle zone di insediamento abitativo. Si riteneva che i problemi derivanti da questa impostazione potessero essere risolti a livello tecnico o di infrastrutture. Ci si è dimenticati di discutere - e ora occorre porvi rimedio - anche dell'origine del traffico e dell'opportunità o meno di determinate operazioni di trasporto. Il CESE si rende pienamente conto del fatto che la responsabilità di quanto sopra non ricade esclusivamente sulla Commissione, perché numerose decisioni, in base al principio della sussidiarietà, sono state adottate a livello nazionale, regionale o comunale.

4.6 Il CESE si compiace del fatto che la Commissione affronti apertamente alcune questioni. Essa scrive nel punto 59: «Molti servizi pubblici sono stati progressivamente decentralizzati per migliorarne l'efficienza. La distanza fra i cittadini e i fornitori di servizi (scuole, ospedali, centri commerciali) tende ad aumentare. Le aziende hanno seguito la stessa tendenza mantenendo un numero minore di centri di produzione, stoccaggio e distribuzione. La tendenza verso la concentrazione delle attività ha favorito il forte aumento della mobilità "forzata", a seguito del peggioramento delle condizioni di accessibilità». Ciò che manca tuttavia nella comunicazione è, secondo il CESE, una valutazione delle conseguenze politiche di queste constatazioni.

4.7 Dovrebbe essere assodato il fatto che le tendenze descritte, ad esempio per quanto riguarda la concentrazione di servizi pubblici o di imprese, sono state influenzate, più o meno direttamente, dalle condizioni quadro economiche e dalle decisioni politiche. Sarebbe importante che in futuro, prima di assumere decisioni in materia di interventi politici e di pianificazione, venissero analizzate più attentamente le ripercussioni sulla circolazione e sul sistema dei trasporti. Si è mai verificato che un piano non venisse realizzato perché a livello politico si era deciso che il nuovo traffico supplementare indotto da tale piano non sarebbe stato opportuno?

4.8 Nel quadro degli sforzi già avviati per realizzare «Un futuro sostenibile per i trasporti» sarebbe pertanto utile chiarire, alla luce delle carenze, delle necessità e delle constatazioni esposte nella comunicazione, quali sviluppi e quadri di intervento elaborati in passato a livello europeo o nazionale la Commissione giudica errati. Era giusto centralizzare le scuole o le amministrazioni nella misura in cui lo hanno fatto alcuni Stati membri? I processi di concentrazione che, spesso grazie al contributo dei fondi strutturali, hanno interessato mattatoi e latterie, sono stati realmente utili sotto il profilo della sostenibilità (e per esempio dello sviluppo regionale)? La crescita delle infrastrutture ha realmente favorito lo sviluppo sostenibile a livello regionale, o piuttosto una politica infrastrutturale sbagliata ha condotto allo spopolamento delle zone rurali e a una mobilità forzata?

4.9 Ancora un esempio: nel quadro della divisione globale del lavoro in Europa vengono importati mangimi a basso costo, che hanno provocato processi di concentrazione nell'allevamento e nuovi flussi di trasporto. Ciò è stato possibile anzitutto perché i prezzi dei mangimi e i costi di trasporto non esprimono la «verità ecologica ed economica», né tantomeno rispecchiano i costi sociali negativi per la società. Anche solo gli elevati costi dell'impatto del cambiamento climatico, che anche i trasporti contribuiscono a causare, o i costi sanitari provocati dall'inquinamento acustico ed atmosferico attribuibile ai trasporti, sollevano questioni importanti per una politica di mobilità futura in Europa. La situazione attuale deve restare immutata? Quali sono i riflessi sulla politica dei trasporti? Si tratta di domande alle quali purtroppo il documento della Commissione non dà risposta.

4.10 Il CESE chiede che tutte le politiche settoriali - da quella economica e della concorrenza fino a quella dello sviluppo - vengano sottoposte a una valutazione che stabilisca il loro impatto in termini di traffico indotto. A titolo di esempio, la riforma della politica agricola comune nel senso di un rafforzamento dei circuiti economici regionali, offre buone possibilità di contenimento del traffico e di riduzione dei tragitti di trasporto.

4.11 La discussione non verte sulla mobilità in sé, ossia sul numero di percorsi effettuati, ma piuttosto sulla loro lunghezza e sul modo in cui vengono effettuati, ovverosia con quale dispendenza di risorse e con quale mezzo di trasporto.

4.12 Proprio in questo campo ci sono stati numerosi cambiamenti negli ultimi anni. In molti casi i percorsi si sono allungati e non si è fatto ricorso ai modi di trasporto più compatibili con l'ambiente. Ciò vale sia per i trasporti di persone che per i flussi di materiali, ossia il trasporto di merci. Da sempre il grano giunge dal campo al consumatore passando prima da un mulino e da un panificio. Sono le vie di trasporto a essere cambiate. Il fatto che attualmente, a causa delle condizioni generali di altri settori e di un'insufficiente armonizzazione nell'UE, sia economicamente conveniente trasportare in camion frigoriferi per centinaia di chilometri della pasta da pane preconfezionata per poi cuocerla nel luogo di destinazione facendone delle ciambelle, non è che un esempio che illustra la necessità di intervenire.

4.13 Da generazioni le persone compiono non più di 3-4 traghetti al giorno. In Germania, per esempio, vengono effettuati giornalmente 281 milioni di traghetti, che corrispondono a una media di 3,4 traghetti per abitante. La percorrenza giornaliera complessiva ammonta a 3,2 miliardi di chilometri (19), contro i «solì» 3,04 miliardi di chilometri del 2002.

4.14 Gli spostamenti e la lunghezza dei relativi traghetti dipendono da decisioni personali, politiche e imprenditoriali. I prezzi da pagare per effettuare tali traghetti svolgono un ruolo determinante in tali decisioni. In questo campo dovranno e potranno intervenire in futuro molti cambiamenti, tra l'altro per l'aumento dei prezzi delle materie prime (in particolare dei combustibili fossili), come pure a causa di quella «internalizzazione dei costi esterni» che il CESE ha più volte sostenuto e invocato, e in conseguenza della riduzione degli investimenti pubblici destinati alle infrastrutture, che la Commissione si attende. Tuttavia mancano chiari messaggi politici in merito alle conclusioni che bisogna trarre. Secondo il CESE, nelle decisioni di tipo infrastrutturale si dovrebbe adottare una visione più globale in materia di sviluppo sostenibile. Oltre che del miglioramento dei collegamenti, dell'aumento della produttività e del risparmio di tempo, si dovrebbe tener conto maggiormente anche dei costi delle conseguenze ecologiche e sociali.

4.15 Ogni nuovo intervento sulle infrastrutture dei trasporti comporta costi elevatissimi e la sua realizzazione ha ripercussioni che si fanno sentire per vari decenni. Se la Commissione osserva che la percentuale di anziani nella nostra società e la popolazione urbana sono destinate ad aumentare (con conseguente cambiamento delle esigenze in materia di mobilità), e che le risorse pubbliche da destinare alle spese per le infrastrutture di trasporto saranno - a quanto si prevede - più limitate, ciò vuol dire che si rendono necessarie modifiche radicali degli investimenti infrastrutturali.

4.16 Pertanto, nel quadro della «profonda revisione del sistema di trasporto e del nuovo concetto di mobilità», il CESE raccomanda alla Commissione e alla presidenza del Consiglio di procedere ad un'approfondita valutazione delle questioni di principio, tra cui le cause degli spostamenti e la mobilità forzata. Il CESE ribadisce che non si tratta di un dibattito sulla limitazione delle libertà o delle esigenze di mobilità, ma di un necessario confronto sulla strategia di sviluppo sostenibile, nella quale la politica dei trasporti è stata sinora troppo scarsamente integrata, e sulla garanzia della libertà di movimento anche per le generazioni a venire.

4.17 Nel punto 53 della comunicazione, la Commissione affronta una questione importante: «Tuttavia, può accadere che, in alcuni settori, i lavoratori dei trasporti siano trasferiti a seguito dell'adattamento a un contesto economico ed energetico radicalmente diverso. È importante assicurare che simili cambiamenti siano correttamente previsti e gestiti in modo che le situazioni nuove siano anche fonte di nuova occupazione e che i lavoratori nel settore dei trasporti possano partecipare e rispondere al processo di cambiamento».

4.18 È proprio questa «corretta previsione» dei cambiamenti a costituire il fulcro del dibattito. Bisognerebbe ad esempio indicare chiaramente quali settori saranno interessati, positivamente o negativamente, da tali cambiamenti. Molti dati sono già noti e devono solo essere resi pubblici. In uno dei suoi primi pareri sul tema dello sviluppo sostenibile (NAT/229) il CESE ha già segnalato che questi necessari processi di cambiamento suscitano timore e resistenza proprio nei settori della società che, beneficiando dell'attuale sistema non sostenibile, subiscono per primi i mutamenti strutturali.

(19) Studio intitolato *Mobilität in Deutschland* (La mobilità in Germania) eseguito su incarico del ministero federale per i Trasporti, l'edilizia e l'urbanistica.

4.19 Accanto alle questioni strutturali concernenti le cause degli spostamenti e la lunghezza dei traghetti, va chiarita anche quella relativa al tipo di mezzo di trasporto. Il CESE accoglie con favore le affermazioni della Commissione in materia, in particolare le seguenti:

- l'importo (20) versato dagli utenti dell'infrastruttura (stradale) è spesso «scarsamente correlato ai costi effettivi che la società deve sostenere a seguito delle loro scelte»;
- se i costi esterni di tutti i modi e mezzi di trasporto fossero presi correttamente in considerazione per stabilirne la tariffazione, si avrebbe una riduzione dei movimenti e una scelta migliore, vale a dire più compatibile con l'ambiente, del mezzo utilizzato. Il CESE non trova però indicazioni su come tale corretta considerazione dei costi esterni dovrebbe essere realizzata;
- «è assolutamente necessario favorire una migrazione tecnologica verso veicoli a basse emissioni e a emissioni zero»; a giudizio del CESE la riduzione delle dimensioni dei veicoli e, grazie a questa, la motorizzazione elettrica, avranno un ruolo essenziale, sebbene in base ai calcoli dell'Agenzia tedesca per le energie rinnovabili si avrà un contributo significativo alla lotta contro i cambiamenti climatici solo se si farà ricorso a elettricità da fonti rinnovabili (21). Tuttavia le nuove tecnologie in materia di motorizzazione non bastano, perché non consentono, ad esempio, di risolvere la questione della congestione del traffico o delle città a misura di automobile,
- negli agglomerati urbani, che si espandono sempre più, bisognerebbe promuovere alternative come i mezzi pubblici, la bicicletta, o gli spostamenti a piedi. Questa raccomandazione coincide con le affermazioni della Commissione in merito alle cosiddette reti dei cittadini (22), anche se, come il CESE ha recentemente segnalato, l'attuazione delle idee formulate in quel contesto si fa attendere. La politica dei trasporti urbani ha bisogno di progetti radicalmente nuovi, che rimettano in discussione il ruolo dominante svolto sinora dall'automobile,
- le strategie in materia di trasporto urbano, come ad esempio quelle adottate negli ultimi anni o decenni a Londra o Bielefeld (Germania), costituiscono la prova, secondo il CESE, che, quando i responsabili politici si impegnano a preparare il terreno, si possono invertire le tendenze negative e si può attuare una politica dei trasporti sostenibile,
- a questo proposito, il CESE mette in dubbio l'affermazione della Commissione al punto 32 della comunicazione secondo cui «l'espansione urbana (...) comporta la necessità di disporre di modi di trasporto individuale». La concentrazione relativamente bassa di autovetture a uso privato in grandi città come Berlino o Copenaghen mostra invece che, grazie a una politica dei trasporti appropriata, è possibile indurre un'evoluzione della ripartizione modale diametralmente opposta,

(20) Ad esempio le tasse automobilistiche, le accise sui prodotti energetici, i pedaggi e le tariffe per l'uso dell'infrastruttura.

(21) Cfr. il sito Internet in lingua tedesca <http://www.unendlich-viel-energie.de/de/verkehr/detailansicht/article/5/erneuerbaren-energien-koennen-strombedarf-fuer-elektroautos-spielend-decken.html>.

(22) Cfr. la comunicazione *Sviluppare la rete dei cittadini - Perché è importante un trasporto passeggeri regionale e locale di buona qualità e come la Commissione europea sta contribuendo alla realizzazione di questo obiettivo* COM(1998) 431 def. del 10 luglio 1998.

- il CESE si attende che in occasione di qualsiasi investimento o definizione del quadro di intervento si proceda a una discussione approfondita sugli strumenti più efficaci per stabilire chiaramente le priorità in materia di tipi e modi di trasporto più compatibili con l'ambiente, e si sviluppino standard sociali e ambientali uniformi per tutti i modi di trasporto allo scopo di garantire una concorrenza equa e uno sviluppo sostenibile,
- in tale contesto occorre in particolare tenere conto dell'effetto di varie politiche economiche e di insediamento dei

singoli Stati membri e delle esperienze maturate nel quadro di numerosi progetti dell'UE realizzati con i comuni. Questi ultimi svolgono una politica esemplare, che limita il traffico motorizzato e al tempo stesso soddisfa ampiamente le esigenze quotidiane e il bisogno di mobilità. Il CESE è favorevole alla creazione di un punto di coordinamento presso l'UE, che raccolga e renda noti i buoni esempi in questo campo.

Bruxelles, 16 dicembre 2009

*Il Presidente  
del Comitato economico e sociale europeo  
Mario SEPI*