



2015

**RAPPORTO PIT SERVIZI
SULLA STRADA DEL
CONSUMMATTORE:
DA SPETTATORE A PROTAGONISTA**

Focus
MOBILITÀ E TRASPORTI

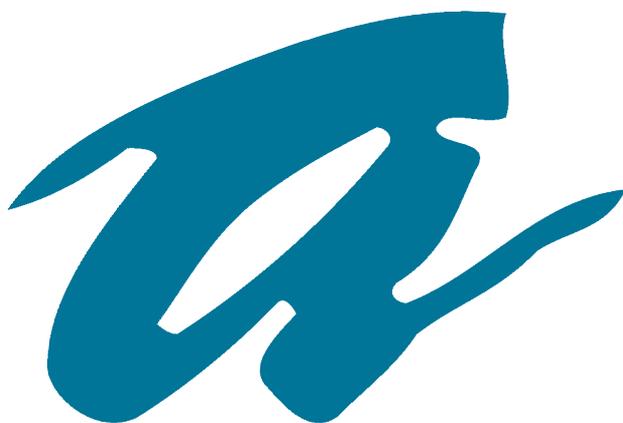


Fare “informazione civica” è una delle attività ordinarie di Cittadinanzattiva e il filo conduttore di questa collana che porta la sua firma.

Informazione civica è la “*produzione di informazioni da parte dei cittadini e a partire dal loro punto di vista, orientata alla trasformazione della realtà*” (Giovanni Moro, *Manuale di cittadinanza attiva*).

Mobilizzare i cittadini intorno a un problema che li interessa o li coinvolge, accrescere la loro capacità di osservare la realtà e di raccogliere dati, mettere a punto le informazioni prodotte e usarle per definire, comunicare e far contare il proprio punto di vista nelle questioni di rilevanza pubblica e sociale, è una delle modalità scelte da Cittadinanzattiva per tutelare i diritti e prendersi cura dei beni comuni. Questo approccio ha permesso di portare all'attenzione generale problemi che, pur comportando pesanti conseguenze sulla vita dei cittadini, erano stati fino a quel momento ignorati o sottovalutati. A partire dalla sicurezza scolastica, argomento per molti anni considerato secondario, e a cui abbiamo dedicato da oltre dieci anni un Rapporto annuale *Sicurezza, qualità e comfort a scuola*. O, ancora, le priorità del Servizio Sanitario Nazionale che emergono dalle segnalazioni dei cittadini che ogni anno si rivolgono al servizio di consulenza e tutela del Tribunale per i diritti del malato e che confluiscono nel *Rapporto PiT Salute*. Così come una analisi degli effetti reali del federalismo in sanità, in termini di differenza di servizi, qualità e accesso, ad esempio, che viene resa evidente nel *Rapporto annuale dell'Osservatorio civico sul federalismo in sanità*; o quella resa dal *Rapporto annuale sulle politiche della cronicità*, in cui decine di associazioni di pazienti concorrono alla creazione di una fonte di informazione diversa e puntuale su come nel nostro Paese vengano affrontate le necessità dei pazienti affetti da patologie croniche e rare. Ma la collana offrirà anche una analisi civica delle difficoltà affrontate quotidianamente dai cittadini consumatori e l'elaborazione di proposte per il superamento delle criticità, con il *Rapporto PiT Servizi*, su ambiti come i servizi di pubblica utilità e i servizi finanziari, bancari e assicurativi.

Sostienici con una donazione: ci permetterai di conservare gratuito il nostro servizio di ascolto, informazione e tutela a disposizione di tutti i cittadini. 20 euro sono il costo che Cittadinanzattiva sostiene, in media, per tutelare i diritti di una persona che si rivolge gratuitamente al servizio Pit, che nel solo 2012 ha aiutato 36.470 persone a vedere riconosciuti i propri diritti. E questa quota può anche essere dedotta dalle tasse. Questo è solo uno dei possibili esempi con cui puoi sostenerci: ma puoi scoprire di più sul nostro sito, alla pagina **www.cittadinanzattiva.it/aderire-attivarti.html**



2015

**RAPPORTO PIT SERVIZI
SULLA STRADA DEL
CONSUMMATTORE:
DA SPETTATORE A PROTAGONISTA**

Focus
MOBILITÀ E TRASPORTI

FrancoAngeli

Copyright © 2015 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Premessa	pag. 7
1. La politica dei trasporti in Europa	« 11
1.1. Verso uno spazio unico europeo dei trasporti: una lunga marcia tra progressi e sfide	« 12
1.2. Obiettivi ambiziosi e «scarso» impegno degli Stati Membri: la politica europea dei trasporti sotto la lente degli stakeholder	« 16
1.3. La qualità dei trasporti in Europa: il punto di vista dei cittadini	« 20
1.4. Diritti dei passeggeri: tra disservizi e disinformazione	« 22
2. Mobilità e trasporti: il quadro italiano	« 24
2.1. Cosa offrono i trasporti per chi si muove in Italia	« 25
2.2. C'era una volta il trasporto ferroviario regionale	« 31
2.3. Mobilità urbana: il trasporto pubblico locale	« 36
2.4. Mobilità urbana: oltre il tpl	« 40
2.5. Verso una mobilità urbana sostenibile: il manifesto	« 42
2.6. Mobilità sostenibile e <i>sharing mobility</i>	« 45
3. Il punto di vista dei consumatori	« 49
3.1 I settori maggiormente segnalati	« 49
3.2. Il trasporto aereo	« 50
3.3. Il trasporto ferroviario	« 52
3.4. Il trasporto pubblico locale	« 54
3.5. Il trasporto marittimo	« 56
3.6. Le nostre proposte	« 57
Ringraziamenti	« 59

Premessa

La nascita del servizio di assistenza e consulenza ai cittadini-consumatori, Progetto Integrato di Tutela, è stata possibile grazie all'Europa, e il rapporto PiT Servizi, quest'anno giunto alla quindicesima edizione, continua a guardare a quell'Europa che sulle politiche dei consumatori sollecita la riflessione sul ruolo del consumatore stesso attraverso le parole della commissaria Věra Jourová, che bene delineano lo scenario dei prossimi anni e delle prossime sfide.

***“Mettere il consumatore al centro:
più libertà, più diritti, più scelta” ****

La priorità della Commissione Juncker è quella di spingere il consumatore ad assumere un ruolo da protagonista nel mercato unico digitale. Sarà quindi determinante completare la riforma relativa alla protezione dei dati e rendere più moderne e semplici le norme per gli acquisti online e digitali. Tale mercato, una volta completato, avrà il potenziale per diventare il motore della crescita economica nell'UE.

L'economia della condivisione (sharing economy), oggi al centro della discussione, potrà svilupparsi solo potendo contare sulla tecnologia digitale, visto che si condividono non solo prodotti e servizi, ma anche molti dati personali.

Una recente indagine Eurobarometro ha dimostrato che il 43% degli utenti Internet nell'UE teme l'uso improprio dei dati personali

* *Dal discorso di Věra Jourová, Commissaria Giustizia, consumatori e parità di genere, in occasione della Giornata europea del consumatore, marzo 2015.*

e il 42% non ritiene sicuri i pagamenti on-line. Di conseguenza la riforma della normativa europea sulla protezione dei dati è una questione prioritaria.

Per quanto riguarda i consumatori, la Direttiva sui diritti è già realtà. Ma per essere efficaci ed ispirare fiducia tali norme devono essere note sia ai consumatori che ai venditori. Non devono essere solo enunciate sulla carta ma produrre risultati sostanziali all'atto pratico.

Ecco perché, da maggio dello scorso anno, è in corso una campagna di informazione sui diritti dei consumatori in 8 Stati membri dell'UE con l'intenzione di aggiungerne altri 6 nel corso dell'anno.

È necessario che i consumatori siano adeguatamente informati dei loro diritti in occasione della richiesta di un prestito, come prescritto dalla direttiva sul credito al consumo per gli importi tra i 200 e i 75.000 € Entro fine 2015 verrà lanciata una campagna di informazione in tema di credito al consumo, in tre Stati membri, puntando in particolare sulle classi di giovani consumatori che sono quelle più vulnerabili.

Altro elemento cruciale per la tutela dei consumatori è la risoluzione delle controversie online. Nel 2016 la piattaforma online a ciò destinata diventerà operativa e aiuterà consumatori e venditori a risolvere le questioni connesse ai contratti on line.

I diritti e le tutele dei consumatori devono essere attuati in maniera efficace in tutta l'UE, e continueremo a vigilare per individuare e «spazzare» via pratiche illegali e fraudolenti diffuse soprattutto mediante web.

È necessario spingere fuori dal mercato tali pratiche anche per indirizzare il consumatore verso scelte responsabili in termini sociali e ambientali. A tal fine la Commissione lavora costantemente per la predisposizione di linee guida da indirizzare alle imprese e alle autorità di regolamentazione.

I consumatori devono essere al centro dei nuovi mercati energetici, con la possibilità di accedere alla fornitura dei servizi a prezzi equi e l'opportunità di produrre autonomamente la propria energia.

Ma che significato assume questo insieme di regole e diritti nella sharing economy? Innanzitutto, non esiste un unico modello di sharing economy ma nuovi modelli di business che vanno dai vicini di casa che condividono il tosaerba a compagnie di taxi a livello mondiale. È evidente che la sharing economy si spinge oltre confini di

norme e regolamenti esistenti.

A mio avviso la sharing economy aumenta la responsabilità dei consumatori. Essi accettano di partecipare a qualcosa di non normato quando utilizzano tali modelli di condivisione.

Personalmente apprezzo la diffusione di questi nuovi atteggiamenti e strumenti di condivisione e ne comprendo pienamente la popolarità, soprattutto tra i giovani. D'altro canto è però necessario che coloro che li utilizzano siano consapevoli di farlo in un contesto privo di regole e diritti, al di fuori della rete di protezione della legislazione esistente.

Ritengo che le norme comunitarie sui consumatori non dovrebbero essere di ostacolo ai consumi collettivi. La sharing economy è un'opportunità per imprese e consumatori. La condivisione può rendere i mercati più competitivi, offrire ai consumatori maggiore scelta e prezzi più vantaggiosi e indirizzare verso modalità di consumo più sostenibili.

Ma grandi opportunità portano con sé anche grandi responsabilità. Le tasse che sono dovute devono essere pagate. I diritti dei consumatori, la salute e le norme di sicurezza devono essere rispettati e in nessun modo minati.

1. La politica dei trasporti in Europa

Il settore dei trasporti rappresenta una forza trainante dell'economia dell'UE, in quanto dà lavoro a circa 10 milioni di persone e rappresenta circa il 5% del Pil.

Ecco alcuni di dati di contesto: nel 2013 il settore ha dato impiego a 11 milioni di persone; la domanda complessiva di trasporto passeggeri nell'area UE-28 è stata nel 2013 di 6.465 miliardi di passeggeri/km, con una media di 12.700 km a persona; il 12,8% del bilancio familiare degli europei (in calo rispetto alle precedenti rilevazioni) è dedicato alle spese per i trasporti, di questa somma solo il 20% è destinata però ai «servizi di trasporto» (autobus, treni, ecc..) mentre la restante parte è destinata a ciò che concerne la mobilità individuale (acquisto di automobili e spese accessorie); l'automobile è il mezzo di gran lunga più utilizzato, con un quota modale del 72,3%, gli aerei sono al 9%, i treni al 6,6%, bus, tram e metro solo all'1,5%. Ben poco è cambiato, come dato complessivo, rispetto alle rilevazioni del precedente anno¹.

Entro il 2050, la percentuale di cittadini europei residenti nelle aree urbane arriverà all'82%. La migrazione dalle città verso le periferie sta portando a strutture di insediamento che comportano lunghe distanze da percorrere. Questo fenomeno di espansione urbana va di pari passo con un aumento del numero di automobili possedute e del traffico dei pendolari. Per far fronte a questa sfida sarà necessario potenziare la mobilità e ridurre il traffico, gli incidenti e l'inquinamento tramite politiche di mobilità locali.

¹ Fonte: *Statistical pocketbook 2015*, <http://ec.europa.eu>

Digitalizzazione, urbanizzazione, globalizzazione e cambiamenti demografici stanno cambiando i presupposti della nostra società e pertanto è necessario modificare gli attuali paradigmi della politica dei trasporti per poter far fronte alle sfide del futuro.

1.1. Verso uno spazio unico europeo dei trasporti: una lunga marcia tra progressi e sfide

Sebbene l'UE abbia aperto alla concorrenza la maggioranza dei suoi mercati dei trasporti a partire dagli anni '90, ancora oggi persistono vari ostacoli a un funzionamento agevole ed efficiente di questo mercato interno.

Molte cose sono state fatte negli ultimi 20 anni (più forme di tutela per i passeggeri e per i lavoratori del settore, maggiori norme di sicurezza, ecc.) ma il livello di integrazione del mercato dei trasporti dell'UE resta basso rispetto ad altri elementi dell'economia.

In tale ambito, un autentico mercato interno a livello di Unione esiste soltanto nel trasporto aereo, mentre gli altri modi di trasporto subiscono vari gradi di frammentazione lungo le frontiere nazionali: in primo luogo per le ferrovie e le vie navigabili interne, ma ne sono colpiti anche il trasporto su strada e quello marittimo a corto raggio.

Eppure il settore dei trasporti rappresenta una forza trainante dell'economia dell'UE, in quanto dà lavoro a circa 10 milioni di persone e rappresenta il 5% del Pil.

Proprio con l'obiettivo di conseguire una crescita sostenibile e la creazione di occupazione, nonché posti e condizioni di lavoro di qualità, nel 2011 la Commissione europea ha redatto il Libro Bianco dei trasporti *Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti – Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico delle risorse*.

Sebbene siano stati fatti alcuni interessanti passi avanti verso l'attuazione della tabella di marcia prevista, sotto forma sia di proposte legislative che di iniziative strategiche², a 4 anni dalla sua diffusione,

² Occorre ricordare il nuovo regolamento sugli orientamenti per la TEN-T (Regolamento (UE) n.1315/2013.) e il regolamento sul Meccanismo per collegare l'Europa (Regolamento (UE) n.1316/2013), la legislazione sulla realizzazione di

sfide assai impegnative continuano a ostacolare la creazione dello spazio unico europeo dei trasporti: barriere e incompatibilità tecniche, gravose procedure amministrative, quasi totale dipendenza dai combustibili fossili (i trasporti sono l'unico settore in cui le emissioni di gas a effetto serra sono aumentate negli ultimi 25 anni, e che senza la recente flessione dell'economia avrebbero potuto crescere ulteriormente).

Questo quanto si evince dalla *Relazione sulla messa in atto del Libro Bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile* della Commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo presentata lo scorso 29 luglio³.

In vista della imminente revisione intermedia del Libro Bianco, il Parlamento evidenzia alcuni aspetti principali sui quali agire al fine di migliorarne l'efficacia e far sì che l'ambiziosa agenda da esso definita possa trovare compimento.

Tra i diversi aspetti che vengono evidenziati, ci soffermiamo in particolare sui seguenti 4 aspetti:

- mobilità urbana;
- comportamenti e i diritti dei passeggeri;
- nuove tecnologie;
- utilizzo dei finanziamenti.

Mobilità urbana. Il tema della mobilità urbana risulta essere cruciale non solo perché direttamente e immediatamente connesso alla qualità della vita dei cittadini ma anche perché è la componente maggiormente responsabile di emissioni inquinanti. Intervenire sul miglioramento dell'efficienza energetica, sottolineando l'importanza di promuovere l'elettromobilità e i sistemi di trasporto pubblico elettrico⁴, è uno dei punti

infrastrutture per i combustibili alternativi, nonché le misure tese a ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei veicoli.

³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0246+0+DOC+XML+V0//IT&language=it>

⁴ I trasporti sono responsabili di circa un quarto (25%) delle emissioni di gas serra dell'UE: questo li rende il settore con le maggiori emissioni dopo quello dell'energia. Mentre le emissioni provocate dagli altri settori stanno in generale diminuendo, quelle provocate dai trasporti hanno continuato a salire fino al 2008. Il calo successivo è di certo imputabile alla maggior efficienza delle autovetture ma anche alla crescita più lenta della mobilità, in conseguenza della recessione economi-

maggiormente evidenziati nella relazione del Parlamento.

Con particolare riguardo al trasporto pubblico nelle aree urbane, il Parlamento sottolinea la necessità di conferire una maggiore enfasi a questo aspetto, proponendo di aggiungere un altro obiettivo ai 10 già enunciati nella strategia delineata nel Libro Bianco e consistente nel **raddoppio dell'uso dei trasporti pubblici nelle aree urbane entro il 2030**. Al fine di rendere praticabile questo obiettivo diventa quindi necessario predisporre adeguati investimenti, specialmente per garantire la costante manutenzione e l'espansione dell'infrastruttura dei trasporti pubblici, così da realizzare strutture e infrastrutture volte a facilitare la mobilità sicura da porta a porta dei cittadini che utilizzano i trasporti pubblici, tra i quali vanno tenuti in debita considerazione gli anziani, le persone con disabilità e i ciclisti che utilizzano il trasporto pubblico per una parte del loro tragitto.

Comportamenti e diritti dei passeggeri. Altro aspetto centrale al quale fa riferimento il Parlamento è il comportamento degli utenti dei trasporti, cruciale per lo sviluppo di un sistema più sostenibile.

Diventa necessario, al fine di invertire la tendenza dell'attuale **modal split, fornire agli utenti, specialmente ai giovani, la motivazione e la possibilità di utilizzare mezzi di trasporto più sicuri e più sostenibili** (andare a piedi, andare in bicicletta, usare il bike sharing e il noleggio, i trasporti pubblici, ricorrere al car sharing o al car pooling), che dovrebbero essere impiegati all'interno di un'infrastruttura sicura. Per rendere tutto ciò praticabile è necessario che si rendano disponibili **informazioni per la pianificazione del viaggio e informazioni in tempo reale** così da facilitare l'uso intermodale di diversi modi di trasporto attraverso sistemi di trasporto intelligenti.

Per quanto riguarda i **diritti dei passeggeri**, così come evidenziato anche dal CESE, si sottolinea l'opportunità di completare l'elenco dei dieci diritti⁵ con altri tre diritti supplementari, ossia il **diritto alla**

ca. Tuttavia, se si restasse fedeli all'approccio immutato, le emissioni di CO₂ dei trasporti continuerebbero a superare di un terzo i livelli del 1990 entro il 2050. Oltre il 70% delle emissioni di gas serra connesse ai trasporti deriva dal trasporto su strada. Il solo trasporto su strada concorre a circa un quinto delle emissioni totali di CO₂ dell'UE.

⁵ I diritti dei passeggeri, così come presentati nella comunicazione "Una visione europea per i passeggeri: comunicazione sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto" sono i seguenti: diritto a non essere discriminati nell'accesso al trasporto

sicurezza (sia tecnica del materiale di trasporto che fisica dei passeggeri), il *diritto a standard minimi di qualità, comodità e accessibilità* del servizio, e il *diritto alla tutela ambientale*.

Si pone l'accento, inoltre, sulla necessità di completare il quadro legislativo esistente per i diritti dei passeggeri con misure volte a eliminare ogni possibile lacuna della legislazione, a coprire i passeggeri dei viaggi multimodali e si rinnova la richiesta di istituire una *Carta dei diritti dei passeggeri* che enumeri i diritti fondamentali dei passeggeri e sia applicabile a tutti i modi di trasporto, tenendo conto delle specificità di ciascuno di essi, e dedichi un'apposita sezione ai viaggi multimodali, così da migliorare la visibilità delle norme unionali e assicurare una loro migliore applicazione effettiva. Sono inoltre necessarie ulteriori iniziative per promuovere e rendere disponibili ai passeggeri servizi di informazione, pianificazione e biglietteria per i viaggi multimodali, oltre a ulteriori misure volte a migliorare la qualità del trasporto e a facilitare l'accessibilità senza barriere per le persone anziane, i passeggeri a mobilità ridotta e i passeggeri con disabilità, con le dovute considerazioni anche nei confronti di specifiche esigenze (ad esempio quelle dei ciclisti che trasportano la bicicletta in treno).

Nuove tecnologie. Da non trascurare inoltre sono i cambiamenti derivanti dall'utilizzo dei *servizi tecnologici per la mobilità*, che svolgono attività di intermediazione tra domanda e offerta di trasporto (esempio Uber). Queste innovazioni oltre a prospettare nuove opportunità evidenziano un vuoto normativo che richiama l'urgenza di una valutazione delle conseguenze giuridiche, sociali, economiche e ambientali derivanti dall'attività di tali imprese, accompagnata, se del caso, da pertinenti misure o raccomandazioni per lo sviluppo di

to; mobilità, accessibilità e assistenza senza costi aggiuntivi per i passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta; diritto all'informazione prima dell'acquisto e nelle varie fasi del viaggio, in particolare in caso di perturbazione; diritto a rinunciare al viaggio (rimborso integrale del prezzo del biglietto) qualora il viaggio non sia effettuato come previsto; all'esecuzione del contratto di trasporto in caso di perturbazioni (riprotezione e cambio di prenotazione); diritto all'assistenza in caso di forti ritardi alla partenza o in punti di coincidenza; diritto a una compensazione; alla responsabilità del vettore per i passeggeri e il loro bagaglio; a un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami; alla piena ed efficace applicazione della normativa dell'Unione.

nuovi servizi innovativi in Europa, tenendo conto dei servizi di taxi esistenti. Questa necessità deriva dall'urgenza di stabilire condizioni di concorrenza leale tra le imprese di trasporto collaborativo e le imprese tradizionali di taxi e trasporto interurbano per quanto riguarda il rispetto della normativa fiscale, la sicurezza, gli obblighi di servizio pubblico e le condizioni di lavoro.

Utilizzo dei finanziamenti. Per quanto riguarda l'aspetto finanziamenti, il Parlamento invita la Commissione ad *aiutare le autorità locali, regionali e nazionali* e i soggetti interessati a esplorare le opportunità di finanziamento unionale, già esistenti o nuove, per il trasporto pubblico e a sviluppare modelli innovativi di partenariato pubblico privato, alla luce dei casi di ritardo o di sottoutilizzo di alcuni dei progetti realizzati. A riguardo, l'audit condotto dalla Corte dei conti europea⁶ evidenzia alcune criticità nell'utilizzo dei fondi strutturali che vanno dai ritardi al sottoutilizzo dei progetti realizzati, riconducibile, a parere della Corte, a carenze nella concezione dei progetti e nella politica in tema di mobilità.

1.2. Obiettivi ambiziosi e «scarso» impegno degli Stati Membri: la politica europea dei trasporti sotto la lente degli stakeholder

In vista della revisione del Libro Bianco, la Commissione ha avviato una consultazione pubblica⁷, chiusa a giugno 2015, con l'obiet-

⁶ Corte dei conti europea, *Relazione speciale. Efficacia dei progetti di trasporto pubblico urbano finanziati dall'UE*, 2014. Su 26 progetti realizzati con i fondi strutturali 2000-2006 e 2007-2013 viene evidenziato come, in linea generale le infrastrutture e i veicoli per la maggior parte dei progetti sono stati realizzati in modo conforme alle specifiche di progetto; per quattro progetti di trasporto urbano si sono verificati notevoli ritardi, mentre per tre progetti vi è stato un significativo sfioramento dei costi. Inoltre, un raffronto fra l'utilizzo previsto in date specifiche e l'utilizzo effettivo mostra che due terzi dei progetti realizzati erano sottoutilizzati. Ciò implica prestazioni non ottimali in termini di benefici economici e sociali (riduzioni dell'inquinamento e del traffico ecc.), cosa cui in genere i promotori del progetto o le autorità nazionali non danno seguito, ma può anche comportare squilibri finanziari per le autorità pubbliche che devono assicurare la sostenibilità dei trasporti urbani in questione.

⁷ Il testo della consultazione era composto da quattro blocchi principali: (i) l'analisi della situazione attuale (per valutare le principali sfide, per esempio: petrolio

tivo di raccogliere degli input utili, anche alla luce dei nuovi sviluppi sopraggiunti dal 2011 (nuove tecnologie, ribassi nel prezzo del petrolio, ecc.).

Molti gli aspetti critici evidenziati dalla molteplicità di stakeholder partecipanti e rappresentanti di diversi interlocutori come aziende, associazioni di categoria, cittadini.

Grazie a questo processo di consultazione la Commissione ha potuto individuare i punti di debolezza e le opportunità legati a quanto enunciato nel Libro Bianco dal punto di vista delle diverse categorie di partecipanti.

Il tema che trasversalmente è stato indicato come la sfida più impegnativa ha riguardato le emissioni di gas serra, seguito dallo sviluppo di infrastrutture, innovazione, dal prezzo di petrolio e ed energia.

I diritti dei passeggeri restano in coda nella lista delle sfide prioritarie da dover sostenere. A determinare questo aspetto sono fondamentalmente due elementi: il primo di carattere metodologico, in quanto i cittadini che hanno partecipato alla consultazione rappresentano un numero esiguo del campione; il secondo connesso alla scarsa consapevolezza riguardo il tema in questione (per il quale, come evidenziato precedentemente, anche il Parlamento richiede maggiori iniziative) come sarà confermato anche da quanto esposto nei paragrafi successivi.

La stragrande maggioranza degli intervistati ha sottolineato lo scarso progredire di quanto previsto nell'agenda del Libro Bianco (basso o molto basso per l'84% dei rispondenti), rimanendo anche piuttosto critici sulla cooperazione con gli Stati Membri (75%). Al contrario, le priorità fissate nel 2011 sono percepite come rilevanti (74%). Per quanto riguarda la chiarezza e coerenza della strategia, i punti di vista sono stati discordanti, con una leggera maggioranza delle opinioni negative. Lo stesso per quanto riguarda il coinvolgimento degli stakeholder.

e dei prezzi dell'energia, inquinamenti, le emissioni di gas serra, la congestione, le infrastrutture, il finanziamento, la sicurezza, i diritti dei passeggeri, mobilità urbana, innovazione; (ii) la valutazione dell'approccio adottato (progresso, pertinenza delle priorità stabilite, il livello di ambizione, la chiarezza e la coerenza della strategia, la cooperazione con gli stati membri, il coinvolgimento delle parti interessate, la comunicazione della strategia; (iii) l'impatto previsto e l'attuazione del Libro Bianco sul trasporto europeo; (iv) la via da seguire.

In un giudizio complessivo, ciò che maggiormente ricorre è la non corrispondenza tra l'elevato livello di ambizione del piano, il finanziamento europeo e l'impegno degli Stati Membri.

Per quanto riguarda la valutazione dell'impatto del Libro Bianco sui trasporti, gli ambiti nei quali si ritiene che ci siano stati i maggiori risultati sono stati la sicurezza, la ricerca e l'innovazione. Invece viene considerato *scarso l'impatto su aspetti quali la promozione di migliori condizioni di lavoro, qualità e affidabilità del servizio, mobilità urbana integrata, l'integrazione modale e la promozione di comportamenti più sostenibili.*

Queste difficoltà vengono imputate comunque anche alla mancanza di volontà politica da parte dei singoli Stati Membri per lavorare concretamente nella direzione indicata dal Libro Bianco, nonché allo scarso coordinamento tra la Commissione e gli Stati Membri che, non accettando quanto proposto nel Libro Bianco, hanno generato ritardi o applicazioni parziali e inconsistenti e comunque non in grado di incidere sugli obiettivi.

Per quanto riguarda i *potenziali ostacoli alla realizzazione*, al primo posto troviamo le diverse politiche degli Stati Membri, seguita da alti costi economici e mezzi finanziari insufficienti.

Ciò che in linea generale emerge dalla consultazione è la necessità di un approccio integrato per affrontare l'ampio spettro di sfide legate all'implementazione del Libro Bianco. Nel complesso il documento viene considerato valido, anche se non ottimale per tutti i paesi, carente da un punto di vista di indicazioni operative (non accompagnato da adeguate iniziative e mezzi). Il livello di ambizione è considerato troppo alto, gli obiettivi irrealistici e il coordinamento, in particolare a livello degli Stati Membri, resta insoddisfacente. Inoltre sembra esserci una spiccata preferenza per lo sviluppo della modalità invece che dello spostamento modale, fatta eccezione per gli operatori del ferroviario e della mobilità urbana, i quali ovviamente esprimono opinioni in linea con i propri interessi di settore.

I 10 obiettivi del Libro Bianco

- 1.** Nelle città dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050. Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030.
- 2.** Nel trasporto aereo aumentare l'uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050. Nel trasporto marittimo ridurre del 40-50% le emissioni di CO₂ derivate dagli oli combustibili entro il 2050
- 3.** Il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050.
- 4.** Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia, di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo.
- 5.** Completare entro il 2030 la reti infrastrutturali TEN-T.
- 6.** Collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali
- 7.** Completare il sistema unico di gestione del traffico aereo (Sesar) e lo spazio aereo unico europeo entro il 2020. Applicare sistemi di gestione del traffico al trasporto terrestre e marittimo, nonché il sistema di globale di navigazione satellitare (Galileo).
- 8.** Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.
- 9.** Per la sicurezza stradale entro il 2020 dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime". Aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE.
- 10.** Arrivare alla piena applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" facendo in modo di eliminare le distorsioni e i sussidi dannosi e generando entrate e finanziamenti per investimenti nei trasporti.

Come ampiamente rilevato dai partecipanti alla consultazione, ostacolo alla realizzazione di uno spazio unico dei trasporti è anche, e specialmente, la difficoltà e la resistenza legata alla conciliazione delle diverse politiche locali. In proposito è interessante notare, come nel 2014, delle 893 nuove procedure di infrazione avviate, ben 171 riguardano i trasporti (19%), collocati al secondo posto dopo l'ambiente (174). Alla fine del 2014 risultavano aperti, complessivamente, 1.347 procedure di infrazione, di cui 223 in tema di mobilità e trasporti (ca 17%), al secondo posto dopo l'ambiente (24%). Delle nuove procedure avviate nel 2014, 585 riguardano il ritardo del recepimento delle direttive e ben 76 riguardano il settore Mobilità e trasporti. A fine 2014, complessivamente le procedure ancora aperte sono 421⁸.

⁸ COM (2015)329 final, Relazione della Commissione, *Controllo dell'applica-*