

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XII**  
N. 60

## RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE 1996

### Risoluzione

sul Libro Verde della Commissione concernente la « Rete dei cittadini »: realizzare le potenzialità del trasporto pubblico di viaggiatori in Europa

*Annunziata il 14 gennaio 1997*

IL PARLAMENTO EUROPEO,

visto il Libro Verde della Commissione [COM(95)0601 - C4-0598/95],

vista la Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (1),

viste le petizioni nn.:

*a)* 575/95 riguardante la creazione di piste ciclabili nelle città italiane,

*b)* 576/95 riguardante dei problemi di viabilità,

vista la proposta di risoluzione a norma dell'articolo 45 del regolamento della on. Muscardini sulla rete di trasporto alternativa a sostegno del commercio tra Lodi e Piacenza (B4-0466/96),

visto in particolare l'allegato B del suddetto Libro Verde sugli strumenti di politica comunitaria che incidono sul trasporto pubblico di persone,

visto il Libro Verde della Commissione sull'ambiente urbano (COM(90)0218),

(1) G.U. L 228 del 9 settembre 1996, pag. 1.

vista la sua risoluzione del 12 giugno 1991 sull'ambiente urbano (2),

visto il Libro Verde relativo all'impatto dei trasporti sull'ambiente: una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile dei trasporti nel pieno rispetto dell'ambiente (COM(92)0046) e la relazione del gruppo di lavoro su questo argomento (3),

viste le proposte legislative relative all'accessibilità degli edifici e del trasporto pubblico per i disabili, in particolare la risoluzione del 16 settembre 1987 sul trasporto dei minorati e delle persone anziane (4),

vista la sua risoluzione del 12 giugno 1992 sul congestionamento dei trasporti urbani (5),

vista la sua risoluzione del 13 marzo 1987 sulla promozione della bicicletta come mezzo di trasporto (6),

visto il Libro Verde della Commissione sull'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti «Verso un'efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti» (COM(95)0651),

vista la sua risoluzione del 6 giugno 1996 sulla comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sulla politica comune dei trasporti - Programma d'azione 1995-2000 [COM(95)302 - C4-0351/95] (7),

vista la relazione dell'OCSE/CEMT «Urban Travel and Sustainable Development»,

vista la crescente mobilità dei cittadini europei,

(2) G.U. C 267 del 14 ottobre 1991, pag. 156.

(3) Gruppo di lavoro Trasporti 2000 Plus, «I trasporti in un'Europa che cambia», dicembre 1990.

(4) G.U. C 281 del 19 ottobre 1987, pag. 85.

(5) G.U. C 176 del 13 luglio 1992, pag. 240.

(6) G.U. C 99 del 13 aprile 1987, pag. 219.

(7) G.U. C 181 del 24 giugno 1996, pag. 21.

vista la concentrazione di luoghi di lavoro in località più distanti che in passato dai luoghi di residenza,

visto l'aumento del parco macchine nell'Unione,

visto l'aumento delle attività ricreative e del turismo,

visto l'aumento del numero delle famiglie nelle quali più persone svolgono attività lavorative retribuite e quindi contribuiscono ad accrescere il traffico domicilio-luogo di lavoro,

visto il principio di sussidiarietà stabilito all'articolo 3 B del Trattato CE,

visto il processo migratorio dalle zone rurali e dalle regioni periferiche che rende desertiche ampie zone dell'Europa aumentando lo squilibrio ambientale nell'Unione e aggravando i problemi delle grandi città e delle aree metropolitane,

visto l'impegno assunto dal Vertice mondiale di Rio di stabilizzare entro il 2000 le emissioni di CO<sub>2</sub> al livello del 1990,

vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e visti i pareri della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale, della commissione per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'energia, della commissione per la politica regionale, della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori e della commissione per i diritti della donna (A4-0289/96),

A. considerando che l'intermodalità in quanto tale dovrebbe figurare nel titolo del Libro Verde,

B. considerando che l'ambiente e la salute delle persone risentono sempre più del continuo aumento del trasporto motorizzato privato e che una mobilità sostenibile è strettamente legata alla diminu-

zione di questi flussi di trasporto e del congestionamento del traffico, ovvero al passaggio ad altri modi di trasporto alternativi meno nocivi,

C. considerando la necessità di una maggiore integrazione tra pianificazione dei trasporti, pianificazione generale dell'area, piani urbanistici, rete della viabilità e direzione del traffico e del sistema dei parcheggi,

D. considerando gli impegni presi dall'UE alla Conferenza di Rio relativamente alla stabilizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e che l'agenda 21 persegue in questo contesto l'obiettivo di un ambiente urbano più sostenibile e che la maggior parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> è causata dal traffico nelle aree urbane,

E. considerando che il trasporto privato di persone sta aumentando in diverse aree al punto da comportare difficoltà per il trasporto di merci,

F. considerando che il miglioramento dell'intermodalità dei trasporti può rendere decisamente più attraente l'uso del trasporto pubblico, con la conseguenza di una riduzione del traffico e del passaggio di una parte dei viaggiatori a sistemi di trasporto meno inquinanti,

G. considerando che il Parlamento europeo ha voluto privilegiare in modo coerente i trasporti pubblici, in particolare quelli su rotaia, rispetto ai trasporti stradali,

H. considerando che esiste un nesso diretto tra la realizzazione delle reti trans-europee e l'incentivazione del trasporto pubblico,

I. considerando che nei trasporti, e quindi anche nei trasporti urbani e pubblici, tutti i costi derivanti devono essere imputati razionalmente alle diverse forme di trasporto, e che una parte del gettito che ne risulta deve andare a beneficio dello

sviluppo di una mobilità urbana sostenibile,

J. considerando che le direttive comunitarie in materia di forniture e appalti pubblici non consentono più esenzioni relative ai trasporti pubblici,

K. considerando che in conformità degli articoli 77 e 90, paragrafi 1 e 2, del trattato CE sono autorizzati i servizi di trasporto pubblico gestiti dallo Stato,

L. considerando che praticamente a tutti i livelli vanno messi a disposizione maggiori finanziamenti per il miglioramento o la creazione delle infrastrutture, per l'utilizzazione e l'incentivazione del trasporto collettivo, pubblico e individuale non motorizzato nonché di una combinazione di tali modi di trasporto,

M. considerando opportuna la partecipazione dell'iniziativa privata nelle imprese pubbliche di trasporti, in particolare per quanto riguarda il loro finanziamento,

N. considerando che l'articolo 130 A del trattato CE stabilisce quale obiettivo prioritario lo sviluppo armonico dell'Unione e determina come linee di azione da seguire le misure di ogni tipo volte a rafforzare la coesione economica e sociale e in particolare la riduzione tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e il ritardo delle regioni meno favorite,

O. considerando quindi gli svantaggi rappresentati dalla lontananza e dall'insularità per lo sviluppo sociale ed economico delle regioni periferiche e ultraperiferiche dell'Unione e il ruolo importante che può svolgere un miglior servizio di trasporto pubblico per porre rimedio a questa situazione,

P. considerando che occorre dare la priorità alle azioni strutturali o di miglioramento infrastrutturale nelle regioni transfrontaliere,

*Competenze dell'Unione.*

1. ritiene che l'organizzazione di una rete durevole di trasporti pubblici nell'Unione al servizio di tutti i cittadini spetti in primo luogo alle autorità locali e regionali, essendo inteso che il coordinamento delle reti nazionali avviene a livello dell'Unione, in particolare, per facilitare l'accesso dei disabili, degli anziani e delle persone dotate di minore mobilità;

2. ritiene che per tale compito l'Unione sia corresponsabile, in quanto in mancanza di adeguati servizi di trasporto a monte e a valle, non sarà garantita la realizzazione delle reti transeuropee che il trattato affida all'Unione nel quadro del mercato interno;

3. ritiene opportuno che l'Unione promuova la pianificazione integrata dei trasporti onde evitare irrazionali e costosi investimenti paralleli e contribuire alla protezione dell'ambiente; la concessione di sovvenzioni agli investimenti nel settore dei trasporti deve essere subordinata all'effettuazione di bilanci ecologici e di ricerche sulle interdipendenze nei sistemi di trasporto regionali e locali;

4. giudica molto importante che i cittadini, in qualità di utilizzatori di servizi di trasporto, partecipino attivamente alla creazione di reti di trasporto pubblico e ritiene che tale partecipazione debba configurarsi a livello di rete locale, regionale, nazionale o europea;

5. considera necessaria una maggiore promozione di reti per lo scambio di esperienze, tra città e zone a forte insediamento del nostro continente che presentano un'elevata densità di traffico, su strategie e modelli per potenziare l'intermodalità dei trasporti;

*Finanziamento.*

6. si aspetta che l'utilizzazione dei trasporti pubblici sia finanziata il più possi-

bile dai contributi degli utenti e che gli indispensabili finanziamenti addizionali da parte delle autorità nazionali, locali e/o regionali siano legati il più possibile a delle prestazioni;

7. reputa pertanto necessario che ciascuno Stato membro prenda in considerazione nel modo adeguato il sistema della tariffazione stradale onde realizzare gli obiettivi delle reti transeuropee e delle reti dei cittadini;

8. propone che, nel settore del trasporto pubblico di persone, l'Unione europea sostenga finanziariamente con risorse adeguate le innovazioni di maggiore interesse in grado di favorire la realizzazione degli obiettivi del Libro Verde;

9. auspica che superando i criteri puramente economici, vengano utilizzati parametri di redditività sociale per le linee di finanziamento di iniziative relative alla mobilità dei cittadini nel contesto delle regioni periferiche, a scarsissima densità di popolazione o con una importante percentuale degli abitanti che abitano nelle zone rurali;

*Intermodalità.*

10. riconosce l'enorme importanza dei collegamenti tra le varie modalità di trasporto e desidera perciò richiamare l'attenzione sulle strutture per tali collegamenti, come già indicato all'articolo 1, punto 3, della summenzionata decisione relativa alle reti transeuropee;

11. condivide il giudizio della Commissione secondo cui deve essere incentivato il trasporto pubblico, ma ritiene che sarà possibile un effettivo funzionamento e un uso razionale di una rete solo qualora al suo interno sarà riservato spazio all'automobile, con la quale si effettuano attualmente oltre i tre quarti degli spostamenti nell'Unione europea;

12. ritiene che, in una rete funzionante, oltre alle automobili private occorra dare uno spazio molto maggiore al trasporto collettivo, per esempio, con auto pubbliche (se possibile elettriche) o mediante il *car pooling* e il *car sharing*;

13. ritiene che occorra attuare una riduzione del trasporto di persone mediante automobili private;

14. reputa auspicabile che siano estese le possibilità di noleggio e utilizzo di biciclette e auto (se possibile elettriche); invita gli Stati membri a promuovere l'uso della bicicletta, in particolare mediante il ricorso a piste ciclabili e a un potenziamento dell'accesso delle biciclette al trasporto ferroviario;

15. rileva che l'ultima proposta della Commissione in materia di cabotaggio nel settore del trasporto di persone (COM(95)0729) apre la possibilità di servizi regolari anche in paesi diversi dal quello di origine e facilita pertanto la prestazione di servizi regolari transfrontalieri;

16. sollecita vivamente le autorità dell'Unione, degli Stati membri, regionali e urbane ad accordare maggiore attenzione alle strutture di interscambio tra varie modalità mediante un sistema integrato di parcheggi *park and ride* ed orari integrati fra i diversi mezzi di trasporto pubblico;

17. ritiene che le fermate dei servizi di trasporto pubblico debbano offrire strutture tali da fornire non soltanto il necessario comfort ai passeggeri, ma anche informazioni sui tempi di attesa e le prime coincidenze disponibili; esse dovranno altresì essere accessibili ai passeggeri portatori di handicap fisici;

#### *Pianificazione.*

18. rileva che la mobilità nell'Unione europea non evidenzia per il momento che un aumento e ritiene che si dovrà tener

conto di ciò nell'ambito del futuro assetto programmatico;

19. sottolinea i benefici effetti della diversificazione degli orari di lavoro ai fini del decongestionamento dei mezzi di trasporto pubblico nelle ore di punta e di una loro più uniforme utilizzazione nelle diverse fasce orarie, e quindi anche di una maggiore economicità di impiego e di un maggiore comfort per i viaggiatori; invita inoltre a valutare in che misura la partecipazione dei datori di lavoro alla spesa sostenuta dai dipendenti per l'uso del trasporto pubblico possa essere abbinata ad una riduzione dei prezzi da parte delle aziende di trasporto («job ticket»);

20. invita la Commissione a pubblicare ogni cinque anni un programma guida generale nel settore dei trasporti per le politiche nazionali e regionali;

21. reputa necessario incentivare la distribuzione urbana e raccomanda a tale proposito la costruzione di centri presso le stazioni; reputa pertanto inoltre necessario che in futuro la costruzione di nuovi quartieri e di aziende e centri ricreativi sia subordinata al collegamento con servizi di trasporto;

22. ricorda la necessità di costruire maggiori infrastrutture sotterranee e multipiano e di effettuare studi comunitari dettagliati circa il miglioramento delle relative tecnologie costruttive;

23. giudica preoccupante il fatto che anche per il settore dei servizi, che non esplica effetti dannosi sull'ambiente, possono essere utilizzati spazi commerciali al di fuori dei centri urbani, provocando un aumento della mobilità e, nel contempo, una riduzione della diversità sociale nel centro città;

24. ritiene che nella costruzione delle infrastrutture urbane e dell'agglomerato occorra tenere debitamente conto di una politica volta a scoraggiare l'utilizzazione

delle automobili private, basata sui seguenti fattori:

una politica dei parcheggi,

la creazione di corsie preferenziali per il trasporto pubblico,

migliori infrastrutture per ciclisti e pedoni,

una migliore e più efficace attuazione delle regolamentazioni nel settore dei trasporti,

la garanzia che le strutture di trasporto pubblico siano accessibili ai disabili e alle persone con difficoltà motorie;

25. ritiene che, al fine di incentivare un impiego della bicicletta sano e a basso impatto infrastrutturale, occorra realizzare:

piste ciclabili il più possibile separate dalle altre infrastrutture,

migliori posteggi e servizi di riparazione per biciclette in prossimità del trasporto pubblico;

26. approva l'obiettivo a lungo termine della Commissione di garantire che il trasporto pubblico sia accessibile a tutti; invita la Commissione ad attuare una politica coordinata tra le direzioni per promuovere un tale trasporto accessibile; ciò dovrebbe comprendere misure volte a potenziare la diffusione di autobus a pianale basso, l'accessibilità per i disabili alle reti di trasporto sotterranee e su rotaia nonché migliori strutture telematiche per fornire adeguate informazioni agli utenti disabili;

#### *Trasporto pubblico.*

27. ritiene che la capacità innovativa, gli interessi dell'utenza e l'efficienza del pubblico trasporto possano trarre vantaggio da una ripartizione dei ruoli fra pubblici poteri e industria, in cui le pubbliche amministrazioni si assumono la responsabilità politica dei servizi pubblici e le imprese sfruttano in modo ottimale i meccanismi di

mercato per la prestazione di servizi di elevata qualità;

28. ritiene che una valida formazione continua del personale del pubblico trasporto sia nell'utilizzo di nuove tecnologie che nella prestazione dei servizi, sia essenziale per il successo degli sforzi volti a incentivare l'uso dei mezzi pubblici da parte dei cittadini;

29. raccomanda che qualsiasi pianificazione del trasporto e l'infrastruttura urbana tengano pienamente conto delle esigenze dei disabili e delle persone con difficoltà motorie;

30. rileva tuttavia che un mercato del trasporto pubblico completamente liberalizzato non offra alcuna garanzia per la creazione e il mantenimento di una rete integrata ed è pertanto dell'avviso che la rete di trasporto pubblico e la sua integrazione in altre modalità di trasporto debba rientrare tra le competenze statali;

31. ritiene che l'assegnazione di appalti pubblici locali e regionali, sia a livello di rete — nel cui ambito è l'amministrazione aggiudicatrice a fissare i criteri qualitativi — sia a livello di linea — con l'amministrazione aggiudicatrice responsabile della determinazione della rete — sia il miglior metodo per promuovere efficienza e razionalità e, conseguentemente, per migliorare la posizione competitiva del trasporto pubblico rispetto all'automobile e raccomanda che venga promossa da parte delle amministrazioni e sostenuta con fondi nazionali, regionali e comunitari la ristrutturazione dei piccoli servizi concessionari nelle zone rurali o in quelle a scarsa densità di popolazione;

32. ritiene nondimeno che un certo livello di base di servizi universali sia essenziale nei trasporti pubblici e che in tale ambito si dovrebbero garantire livelli accettabili di tariffazione per un sistema di trasporto pubblico efficace e sicuro in particolare per le persone con una mobilità ridotta; ritiene inoltre che uno dei criteri

principali di scelta della procedura di appalto debba essere la tutela degli interessi dei dipendenti del pubblico trasporto;

33. insiste affinché il trasporto pubblico sia organizzato in modo tale da essere accessibile ai passeggeri portatori di handicap fisici, all'interno di una normale gestione aziendale; la Commissione deve essere consapevole del fatto che, di norma, la mobilità dei portatori di handicap richiede un servizio « porta a porta » e che tali servizi non devono pertanto essere posti a carico dei bilanci delle amministrazioni competenti;

34. invita la Commissione a valutare l'opportunità di ulteriori normative che consentano al mercato del trasporto pubblico di operare in modo adeguato sia oggi che in futuro;

35. chiede che i timori delle donne in materia di sicurezza sui trasporti pubblici — che sono evidentemente giustificati e per nulla immaginari — vengano tenuti in considerazione, in particolare grazie a esempi di come sia possibile diminuire il timore delle donne di subire aggressioni;

36. deplora che il Libro Verde non affronti le esigenze dei lavoratori a tempo parziale, in grande maggioranza donne, e di coloro che lavorano in squadra, le cui esigenze in materia di trasporto sono considerevolmente diverse da quelle dei pendolari;

37. fa osservare che i consumatori che possono scegliere tra automobile privata e trasporto pubblico per il tragitto casa lavoro, opteranno per il secondo soltanto qualora il tempo di percorrenza del trasporto pubblico non sia superiore a una volta e mezzo quello dell'automobile e il costo sia comparabile;

38. invita la Commissione a definire in un prossimo Libro Bianco le norme qualitative cui dovrà soddisfare il trasporto pubblico, sia statale che privato;

39. ricorda inoltre che un buon impiego delle diverse modalità di trasporto è legato alle strutture realizzate per le varie modalità nei punti di accesso al trasporto pubblico e che in tale contesto sia importante il ricorso a personale adeguatamente formato per il trasporto di disabili e persone con una ridotta mobilità;

40. ritiene che le possibilità di trasportare biciclette attraverso la rete pubblica siano gravemente insufficienti e che debbano essere migliorate;

41. giudica opportuno l'impiego della ferrovia leggera all'interno degli agglomerati urbani e tra agglomerati urbani adiacenti e incarica la Commissione di sviluppare un modello comunitario, ma adattabile alle circostanze, nell'ambito della politica di ricerca e sviluppo, inclusi l'integrazione dei vari modi di trasporto e il collegamento di stazioni ferroviarie, porti passeggeri e aeroporti per il tramite di tali modi;

42. reputa opportuno rivalorizzare il trasporto urbano metropolitano di persone per via d'acqua, particolarmente rispettoso dei problemi dell'ambiente e in grado di assorbire quote significative di traffico urbano nelle città provviste di reti di via d'acqua;

43. reputa necessario un migliore coordinamento tra il sistema di trasporto pubblico a livello regionale e locale e nei vari Stati membri, ma sottolinea il problema specifico delle regioni frontaliere;

44. ritiene necessario, per quanto riguarda il servizio universale, dare la priorità alla garanzia di accessibilità tra il continente e le regioni ultraperiferiche e insulari dell'Unione mediante singole azioni in materia di trasporto pubblico;

45. raccomanda che, almeno in ogni regione, se non al livello di Stato membro, sia introdotto un unico sistema di tariffazione e di pagamento dei servizi di tra-

sporto pubblico, il quale sia disponibile anche presso i punti vendita dei servizi di trasporto transfrontalieri negli altri Stati membri, come previsto nel progetto Odessey/Transvision;

46. ritiene che in tutti gli Stati membri debba essere istituito un numero telefonico comune per le informazioni sul trasporto pubblico, nell'ambito del quale sia possibile il trasferimento di dati fra le varie reti di trasporto pubblico;

47. ritiene che, per incentivare un buon impiego delle diverse modalità di trasporto, occorre integrare le tariffe, permettendo così ai cittadini di usufruire di più servizi con un unico biglietto;

48. raccomanda inoltre che la segnaletica stradale e l'indicazione della destinazione delle linee nonché le indicazioni di strutture nell'ambito del trasporto pubblico di tutta l'Unione europea siano uniformi e comprensibili a tutti (compresi i non residenti);

49. raccomanda agli Stati membri di promuovere, attraverso l'informazione e la formazione, una nuova cultura ai trasporti pubblici, all'ambiente e alla salute;

50. considera gravemente carenti le disposizioni relative al trasporto di disabili con mezzi pubblici e ritiene che vadano migliorate;

51. ricorda la raccomandazione contenuta nel Libro Verde sulle potenzialità del trasporto pubblico, ne rileva l'importanza per le persone con ridotta mobilità e raccomanda una maggiore armonizzazione dei programmi specifici esistenti a livello europeo a favore delle persone con ridotta mobilità;

#### *Ambiente e salute.*

52. constata che il traffico automobilistico è una delle principali fonti di inquinamento atmosferico;

53. constata inoltre che se è aumentato negli ultimi anni l'impiego di automobili « pulite », si sono anche acuiti i danni provocati all'ambiente e alla salute dall'incremento complessivo delle autovetture circolanti e del loro utilizzo;

54. raccomanda che siano promossi l'ulteriore sviluppo e l'impiego di energie alternative per i trasporti;

55. ricorda i progetti sostenuti dall'Unione per l'impiego di autobus urbani alimentati a biodiesel e di autobus, motocicli e automobili a trazione elettrica, a idrogeno, a gas o a trazione mista, e ne raccomanda la continuazione e lo sviluppo;

56. richiama l'attenzione sul carattere innovativo e pratico di progetti e associazioni commerciali che mettono a disposizione mezzi di trasporto per uso pubblico, e cioè biciclette, che talvolta possono essere utilizzate anche del tutto gratuitamente e senza oneri d'uso, o automobili per la cui utilizzazione ci si iscrive ad una società che si occupa dell'amministrazione e del calcolo delle quote da versare;

#### *Aspetti tecnici.*

57. ricorda i programmi DRIVE, ATT, PROMETHEUS, THERMIE, EURET ed ENTRANCE, che fino ad oggi sono stati in pratica applicati in modo insufficiente ed ineguale;

58. raccomanda lo sviluppo dell'interoperabilità dei sistemi di trasporto pubblico in particolare per quanto riguarda le diverse forme di trasporto su rotaia e chiede alla Commissione di sviluppare uno standard comunitario, conformemente agli obiettivi perseguiti nel quadro del programma COST; chiede inoltre alla Commissione di sviluppare uno standard comunitario per l'accessibilità a treni e stazioni da parte di persone con ridotta mobilità;



59. chiede che vengano adottate specifiche misure per la rivalorizzazione del trasporto urbano per vie d'acqua, anche al fine di consentire un rilancio dell'attività della ricerca tecnologica nel settore di nuovi scafi o di mezzi di propulsione più compatibili con i problemi ambientali, una nuova spinta nel campo della costruzione di imbarcazioni per il trasporto di passeggeri in ambito urbano e il recupero delle aree di fronte d'acqua ove localizzare nuovi terminali;

60. raccomanda un più ampio ricorso alla telematica nell'utilizzazione e nella gestione del trasporto, come ora integrato nel programma POLIS; il ricorso alla telematica richiede uno sforzo particolare volto a mettere al centro dell'offerta complessiva il trasporto pubblico e a non incentivare ulteriormente il trasporto individuale su veicoli a motore;

61. raccomanda la promozione di società d'esercizio private intermodali, per esempio mediante l'elaborazione di contratti per l'autorizzazione di modelli che consentano di utilizzare dati sul traffico, o con la creazione di servizi a valore aggiunto;

62. rileva che l'applicazione delle nuove tecnologie infotelematiche può offrire una valida risposta sia per una diversa e più fluida organizzazione del traffico, sia influenzando la domanda di mobilità per effetto di una diversa e automatizzata fornitura dei servizi richiesti;

63. ricorda inoltre la possibilità della telematica nei sistemi di emissione di biglietti, in luoghi diversi in cui vengono tradizionalmente acquistati o da quelli di utilizzazione, nonché la possibilità di impiegare carte intelligenti senza contatto per i servizi a disposizione dei cittadini e infine le opportunità offerte dall'elettronica nei sistemi di pagamento dei trasporti pubblici;

64. rileva però che nell'Unione esiste un'eccessiva diversità nei sistemi di segna-

letica degli ingorghi e invita quindi la Commissione a presentare quanto prima una proposta di standardizzazione al riguardo, sul modello a titolo esemplificativo di quanto realizzato dall'industria privata con il sistema CONCERT e di applicare quanto prima a livello europeo il sistema RDS-TMC nonché il DAB;

65. ricorda gli studi elaborati dalla Commissione relativi all'automobile e al treno del futuro e chiede quindi alla Commissione di presentare quanto prima i risultati di tali studi alle Istituzioni, ai produttori, alle organizzazioni del trasporto pubblico e ai consumatori;

66. rileva la grande diversità nei sistemi di segnaletica dei parcheggi e dei relativi percorsi di accesso e chiede alla Commissione di fare almeno in modo che tali sistemi siano comprensibili anche ai non residenti delle città in questione;

67. ricorda lo studio dello STOA dal titolo «Telematics Applications in Urban and Public Transport» e raccomanda di tenerne debitamente conto;

#### *Conclusioni.*

68. chiede alla Commissione di presentare quanto prima, previa consultazione del Consiglio e del Parlamento, un Libro Bianco contenente proposte relative a un programma legislativo e a un programma d'azione contenente un piano coordinato a livello di direzioni sulla rete dei cittadini, e in tale ambito di realizzare una campagna di informazione per la promozione di tale rete;

69. invita la Commissione a finanziare e promuovere di concerto con gli Stati membri, una serie di progetti pilota per rispondere agli obiettivi a lungo termine della rete dei cittadini;

70. invita la Commissione a promuovere e/o finanziare progetti pilota regionali relativi a «centri di mobilità per lo sviluppo

di un trasporto di persone intermodale e sostenibile» in un certo numero di città europee;

71. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle Regioni, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri, ai governi e ai parlamenti dell'Europa centrale e orientale nonché alla CSI, ai governi e ai parlamenti dei paesi del Mediterraneo, ai governi e ai paesi aderenti allo Spazio economico europeo, ai governi e ai parla-

menti dei paesi dell'ASEAN, al governo e al Congresso degli Stati Uniti, alla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT), alla Commissione economica dell'ONU per l'Europa, all'Unione Internazionale Trasporti Pubblici (UITP), alla Comunità delle Ferrovie Europee, al Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa (CCRE), a Eurocities e alle organizzazioni nazionali del trasporto pubblico.

GEORGIOS ANASTASSOPOULOS  
*Vicepresidente*