

## Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Le conseguenze sociali dell'evoluzione del binomio trasporti/energia»

(2009/C 175/08)

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 17 gennaio 2008, ha deciso conformemente al disposto dell'articolo 29, paragrafo 2, del Regolamento interno, di elaborare un parere d'iniziativa sul tema:

*Le conseguenze sociali dell'evoluzione del binomio trasporti/energia.*

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 10 novembre 2008, sulla base del progetto predisposto dalla relatrice BATUT.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 4 dicembre 2008, nel corso della 449a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 107 voti favorevoli, 29 voti contrari e 15 astensioni.

### 1. Conclusioni e raccomandazioni

#### 1.1 Conclusioni

1.1.1 **I trasporti e l'energia, binomio indissociabile ed essenziale** per la competitività e lo sviluppo, nonché per il benessere e la coesione, risentono delle pressioni esercitate da tre poli — economia, settore sociale e ambiente —, in un contesto caratterizzato dalla scarsità dell'offerta energetica europea e dall'instabilità dell'offerta esterna, che fanno fluttuare i prezzi in questi due settori e possono farli continuare a crescere per diversi anni.

Il CESE reputa utile promuovere una riflessione trasversale e prospettica sulla necessità ineludibile di questo binomio per i cittadini europei e sulle conseguenze che essa ha sul loro stile di vita, specie in caso di circostanze sfavorevoli, nonché sulle piste d'azione che l'UE potrebbe individuare a proposito di questo binomio per una migliore salvaguardia del benessere dei suoi cittadini.

1.1.2 **Il mantenimento** del modello sociale europeo dipende in parte da questo binomio trasporti/energia, i cui rincari a lungo termine si ripercuotono sul tenore di vita dei cittadini, sulle imprese e sui lavoratori, nonché sulla mobilità e l'occupazione in generale. **Il binomio trasporti/energia è divenuto il quarto fattore di esclusione**, dopo gli alloggi, l'occupazione e i salari. Non potendo accedere ai trasporti e all'energia, alcuni cittadini restano altresì esclusi dalla e-society. È in gioco il successo della strategia di Lisbona, sotto il triplice profilo economico, sociale e ambientale.

1.1.3 Per quanto concerne il rapporto tra mercato e prezzi, sui prezzi al consumatore incidono vari fattori, quali le liberalizzazioni, la quotazione dell'euro, lo stato del mercato finanziario, la fiscalità, il costo delle energie rinnovabili, la lotta contro i cambiamenti climatici ed elementi esterni. Il mercato non può regolare tutto da solo. Occorre quindi mettere a punto strumenti capaci di garantire una maggiore inclusione dei cittadini e una più equa ripartizione dei costi e dei prezzi.

#### 1.2 Raccomandazioni

1.2.1 Il CESE ritiene che, nei periodi di rialzo dei prezzi, potrebbe essere **socialmente utile**, per talune categorie di destinatari, introdurre, su impulso europeo, **una distinzione nei consumi relativi ai trasporti e all'energia tra la quota di consumi essenziali, che potrebbe beneficiare di agevolazioni, e quella di consumi facoltativi**, da definire mediante il dialogo.

1.2.2 **Ai fondi strutturali**, potrebbe essere affidato un ruolo in termini di solidarietà energetica e tutela della mobilità dei cittadini.

1.2.3 **La ripartizione dei fondi pubblici** tra le diverse azioni di R&S dovrebbe essere **equilibrata** a livello UE, allo scopo di ottimizzare gli interventi di tutela del clima e l'indipendenza energetica dell'Unione.

Il CESE auspica un'azione continua a favore di un livello di ricerca che generi rapidi e significativi progressi nel campo delle nuove fonti energetiche e del loro utilizzo, attraverso un impegno costante che non faccia marcia indietro come all'epoca del primo shock petrolifero non appena diminuiscono i prezzi.

1.2.4 **Il regime giuridico degli aiuti di Stato** dovrebbe sistematicamente prevedere per i fondi degli aiuti nazionali una deroga alle norme sulla concorrenza che riguardano specificamente la ricerca, offrendo agli investitori le garanzie necessarie per favorire l'impiego delle nuove tecnologie, unitamente alla creazione e al mantenimento di posti di lavoro.

1.2.5 L'estensione del meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi (RSFF) <sup>(1)</sup> alle PMI innovatrici consentirebbe di svilupparne la competitività, favorendo al tempo stesso la promozione di interventi concreti di miglioramento del binomio trasporti/energia.

<sup>(1)</sup> Istituito dalla BEI il 5 giugno 2007, l'RSFF è un accordo di cooperazione destinato alla R&S e innovazione in Europa, che prevede una dotazione di 10 miliardi di euro.

1.2.6 **L'ampliamento del FEG** <sup>(2)</sup> e dei relativi criteri di accesso consentirebbe di attenuare l'impatto negativo sui lavoratori delle misure di lotta contro i cambiamenti climatici.

1.2.7 Per consentire all'economia europea di mantenere **allo stesso tempo la propria competitività e la coesione sociale**, il Comitato sollecita l'adozione delle misure indicate in appresso:

- **un piano generale per l'adozione di una politica industriale comune**, basata sulla promozione di uno sviluppo sostenibile e di un'efficace co-modalità <sup>(3)</sup> dei trasporti,
- **una politica energetica** fondata sul principio della solidarietà tra Stati membri e abbinata alla protezione del clima,
- **la realizzazione di studi sull'opportunità e la fattibilità di un SIG europeo dell'energia** al servizio dei cittadini, che preveda una strategia comune in materia di prezzi, tassazione alla pompa, norme finanziarie di sicurezza, sviluppo economico e tutela del clima; ne conseguirebbe un miglioramento del **ruolo dei servizi resi al pubblico negli Stati membri nel settore dell'energia e dei trasporti** <sup>(4)</sup>, all'incrocio tra normative, territori, rispetto dei diritti fondamentali dei cittadini e occupazione,
- **obiettivi numerici e strumenti di misurazione**, sia quantitativi che qualitativi, riguardanti l'efficienza della separazione tra attività di rete e di distribuzione, nonché il relativo impatto sui prezzi,
- **indagini tra i consumatori** in merito all'armonizzazione, a livello europeo, delle imposizioni fiscali per quanto riguarda i prezzi alla pompa, con ampia divulgazione dei risultati, nonché elaborazione di indicatori utili sull'impatto ambientale dei trasporti obbligati,
- **avvio di un autentico dialogo** sui futuri piani climatici, per evitare distorsioni della concorrenza e fenomeni di *dumping* sociale.

(2) FEG: Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione.

(3) Definizione di comodità: «La comodità, vale a dire l'uso efficiente dei diversi modi di trasporto singolarmente o in combinazione tra loro» — Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2010 dalla Commissione europea, giugno 2006.

(4) Art. 73 TCE: «Sono compatibili con il presente trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio». Cfr anche il regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1-3 e il regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

1.2.8 **A livello di imprese**, il CESE giudica inoltre necessario che, nelle imprese e nei servizi dell'Unione europea:

- si favorisca l'avvio di un **dialogo sociale e di negoziazioni sulle spese incompressibili in materia di energia e trasporti**, come elemento del salario minimo,
- **si preveda la negoziazione di un piano di mobilità sostenibile** per le imprese o i servizi,
- **nonché l'introduzione di certificazioni d'impresa, tipo EMAS** (sistema comunitario di ecogestione e audit),
- **si effettui poi la valutazione dei benefici derivanti dalla riduzione certificata dei consumi nel settore dell'energia e dei trasporti**, a livello di imprese e servizi, in base a criteri da definire, sempre attraverso il dialogo, **per giungere alla condivisione di tali benefici**, secondo modalità negoziate tra l'impresa e i suoi dipendenti,
- **vengano realizzati studi qualitativi sullo stato di salute dei lavoratori**, in relazione all'utilizzo dei trasporti e alle fonti di energia alle quali sono esposti, **allo scopo di stabilire misure precauzionali**.

1.2.9 **A livello comunitario, il CESE ritiene che sia necessario avviare un dialogo civile in merito ai seguenti aspetti:**

- **la dimensione culturale e la sfida umana** che devono essere affrontate sul territorio dell'Unione, affinché i trasporti e le fonti di energia, accessibili a tutti e a prezzi abbordabili, possano contribuire al benessere dei cittadini, favorendo altresì la comprensione di tutta la diversità dell'Unione,
- la promozione di un'**educazione civica** sull'uso consapevole dei mezzi di trasporto e delle risorse energetiche **fin dal primo ciclo della scuola primaria**,
- **lo stato di salute dei cittadini in generale, mediante ampie indagini** sull'utilizzo dei trasporti e le fonti di energia alle quali sono esposti, **allo scopo di stabilire misure precauzionali**,
- il CESE ritiene che l'Unione potrebbe introdurre **un sistema di etichettatura standardizzato**, paragonabile a quello dell'IVA (non un marchio), al fine di **sensibilizzare tutti i cittadini alle tematiche in materia di trasporti/energia/ambiente**, in modo che sull'**etichetta** di ciascun bene di consumo figurino una voce denominata **APCO<sub>2</sub> — Added Production of CO<sub>2</sub>** («produzione aggiunta di CO<sub>2</sub>»),
- **il CESE è dell'avviso che i negoziati mondiali sul commercio** potrebbero successivamente utilizzare questo sistema standardizzato adottato a livello europeo e i risultati potrebbero essere inseriti nei documenti commerciali esistenti, sul modello di Edifact <sup>(5)</sup>, sotto il controllo annuo della società civile, come avviene con la Commissione economica

(5) L'Edifact (per esteso: scambio elettronico di dati per amministrazione, commercio e trasporti) è uno standard proposto dalle Nazioni Unite, che prevede la definizione di un set di regole sintattiche per lo scambio di dati. È stato adattato dagli organismi di standardizzazione nazionali e settoriali, per tenere conto delle esigenze di ciascun settore di attività.

per l'Europa (UNECE), nel sistema ONU, che presenta un rendiconto annuo al Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (UN-Ecosoc) sullo stato di Edifact (6). L'UE potrebbe trarne vantaggio a livello mondiale.

## 2. I possibili ambiti di intervento per l'Unione

### 2.1 La diplomazia

2.1.1 L'indipendenza energetica dell'Unione, lo sviluppo dell'economia, il mantenimento del tenore di vita dei cittadini europei, la sostenibilità a livello socioambientale, sono tutti fattori legati alla capacità di approvvigionamento degli Stati membri.

### 2.2 I mercati

2.2.1 Attualmente si assiste a un'accelerazione della domanda di trasporti e di energia e della produzione di gas a effetto serra (GES). Per quanto riguarda l'energia e le industrie di rete, i **mercati europei** restano frammentati, benché sia in atto una tendenza all'integrazione (*market coupling*, nel 2006, tra Francia, Belgio e Paesi Bassi, con probabile estensione alla Germania nel 2009; creazione di un mercato spot europeo (7); ricerca di fusioni). La strada scelta della liberalizzazione con separazione delle reti (gas, elettricità) può comportare comunque dei pericoli, quali ad esempio l'acquisto da parte di fondi esterni all'Unione (fondi sovrani), crisi senza capacità di riserva gestita in comune e politiche dei prezzi fuori controllo, con effetti disastrosi per i consumatori. Il nucleare, quindi, torna a rappresentare, per l'Unione, una questione imprescindibile, che sarebbe irresponsabile non affrontare sul piano comunitario.

2.2.2 La possibilità di spostarsi permette di lavorare, praticare il turismo e conoscere gli altri popoli europei e l'Europa. Ma tali possibilità si riducono quando i prezzi dell'energia sono troppo elevati e incidono pesantemente sulla vita dei cittadini e su quella delle imprese, nonché sull'occupazione e sulle attività economiche.

2.2.3 Per evitare nuove frammentazioni del mercato, è necessario ricorrere a un mix energetico e a forme di solidarietà a livello intraeuropeo. Una società mobile e al tempo stesso inclusiva ha bisogno di norme coerenti e di autorità di regolamentazione capaci di farle rispettare, e la società civile può esserne l'ispiratrice.

### 2.3 La formazione dei prezzi

2.3.1 I seguenti fattori influiscono sulla formazione dei prezzi al consumatore:

— **la liberalizzazione:** i consumatori non hanno percepito tutte le riduzioni dei prezzi annunciate,

(6) Formata da 56 membri, la Commissione economica per l'Europa è una delle cinque commissioni regionali del Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (UN-Ecosoc). Oltre agli Stati europei, essa comprende Stati Uniti, Canada, Israele e le repubbliche centroasiatiche.

(7) Il mercato spot riguarda le valute, i tassi o le materie prime e prevede consegne in tempi rapidissimi (il giorno successivo o con scadenze inferiori a un giorno).

— **l'interazione tra i prezzi:** i prezzi si ripercuotono gli uni sugli altri, quelli dell'energia su quelli dei trasporti e quello del petrolio su quello del gas e interagiscono per formare la politica di vendita; le pratiche dei produttori e dei distributori che alimentano il rialzo dei prezzi traendone i massimi profitti e poi dimezzano i prezzi se c'è carenza di liquidità,

— **i tassi di cambio:** il valore dell'euro rispetto al dollaro dovrebbe rappresentare un fattore di attenuazione dell'impatto degli aumenti; tuttavia, prima della crisi la domanda particolarmente elevata e i prezzi si riflettono sui paesi dell'Eurogruppo, in maniera tanto più pesante quanto più alta è la relativa tassazione nazionale sui prezzi alla pompa (8); e durante la crisi la riduzione del valore di scambio dell'euro rispetto al dollaro attenua l'effetto della riduzione del prezzo alla produzione,

— **lo stato dei mercati finanziari:** la carenza di liquidità originata dalla crisi di fine 2008 ha provocato una caduta nei prezzi del petrolio greggio, essendosi i venditori adeguati alle possibilità dei compratori per evitare perdite eccessive; tuttavia, il prezzo della benzina alla pompa all'inizio della crisi ha beneficiato in misura ridotta della diminuzione dei prezzi, mentre cominciarono a farsi sentire le prime ripercussioni economiche e sociali della crisi,

— **la fiscalità** pesante sull'energia e differenziata nei diversi Stati membri dovrebbe essere riveduta e realmente armonizzata a livello europeo,

— **il settore delle fonti rinnovabili:** ha beneficiato del rialzo globale dei prezzi dell'energia, che ne ha annullato i costi iniziali, ma il vantaggio per il consumatore medio è ancora poco visibile; al contrario, il calo dei prezzi può indebolire la posizione di tali fonti,

— **alcuni fattori esterni,** come il costo del principio «chi inquina paga», o altri potenziali fattori come l'apertura a una vera concorrenza tra i fornitori di prodotti petroliferi, o un gasolio «europeo» a prezzi armonizzati.

2.3.2 Il CESE ritiene che il **ruolo dell'Unione debba essere quello di favorire le solidarietà**, promuovere un piano generale per una politica industriale comune, fondata sulla ricerca di uno sviluppo sostenibile e di una co-modalità dei trasporti perfettamente funzionante, e valorizzare la stabilità politica europea mediante l'attività di regolamentazione. Per l'elaborazione di tali politiche potrebbe rivelarsi utile un'analisi accurata del ruolo svolto dalla separazione tra attività di rete e di distribuzione o di gestione, in termini di impatto sui prezzi.

(8) Secondo Destatis (l'Ufficio di statistica federale tedesco) i prezzi dell'energia spingono verso l'alto i prezzi alla produzione aumentati del 3,8 % in un anno. Nello stesso periodo, i prezzi sono aumentati del 7 %, i derivati del petrolio del 19 % e l'elettricità del 10 % circa. Calcolato al netto dell'energia, l'aumento annuo dei prezzi sarebbe stato solo del 2,7 % (fonte: rivista *Les ECHOS*, Francia, 21-22 marzo 2008).

## 2.4 Il finanziamento

### 2.4.1 A livello pubblico

Nel presente parere si intendono evidenziare soltanto taluni aspetti relativi alle conseguenze sociali <sup>(9)</sup>. Per quanto riguarda l'utilizzo dei fondi pubblici, la ripartizione tra interventi che producono risultati a breve termine e impegni di ricerca dovrebbe essere scrupolosamente equilibrata a livello europeo tra tutela del clima, indipendenza energetica dell'Unione e benessere dei cittadini. Gli importi residui stanziati dai bilanci comunitari e non utilizzati dovrebbero essere sistematicamente trasferiti in un fondo a sostegno della ricerca e dell'innovazione. Il regime giuridico degli aiuti di Stato potrebbe prevedere per i fondi degli aiuti nazionali una deroga alle norme della concorrenza, che offrirebbe agli investitori la certezza giuridica necessaria per favorire l'impiego delle nuove tecnologie e la creazione e il mantenimento di posti di lavoro. Occorrerebbe poi sostenere le PMI, per consentire loro di raggiungere il livello di crescita utile definito a Lisbona nel 2000, mantenere e ampliare l'occupazione e conservare la capacità d'innovazione.

### 2.4.2 A livello di consumatori

L'Unione possiede strumenti potenti (quali i fondi strutturali e la politica regionale). Gli esperti mondiali prima della crisi ritenevano che la tendenza al rialzo delle materie prime energetiche fosse destinata a perdurare. La Commissione europea potrebbe condurre una riflessione sulla solidarietà comunitaria da attivare in caso di ripresa dei prezzi, per contenere il fenomeno dell'esclusione dovuta alla povertà energetica, evitando in tal modo ripercussioni sul PIL dell'UE e, in caso di depressione (calo dei prezzi accompagnato da una diminuzione dei consumi indotta tra l'altro dal minor potere d'acquisto) per sostenere la domanda.

Una delle conseguenze sociali delle evoluzioni del binomio trasporti/energia è quella di rendere tutti prigionieri dell'aumento dei prezzi, quando questo si verifica, in un momento in cui le pressioni esterne derivanti dalla globalizzazione e dalla finanziariaizzazione dell'economia, che hanno provocato la crisi, incidono sui salari e sul potere d'acquisto delle famiglie e l'UE si trova in una fase di sottoccupazione. I prezzi peraltro dipendono in larga misura da una fiscalità indiretta, senza progressività.

Il CESE ritiene che potrebbe essere socialmente utile introdurre, su impulso europeo, una differenziazione di prezzo fra la quota di consumi essenziali e quella di consumi facoltativi, dai primi chilometri percorsi, dai primi litri di benzina consumati, o dai primi kilowatt di energia utilizzati, partendo da una stima dei consumi e in base a categorie di destinatari, da definire attraverso il dialogo. In tal modo, potrebbero essere introdotti meccanismi di aiuto per i più svantaggiati per la quota di consumi essenziali incompressibili.

Secondo il CESE dovrebbero essere realizzati degli studi per valutare la fattibilità di un SIG europeo dell'energia che potrebbe essere messo al servizio della politica comune dell'energia. Con una strategia comune dei prezzi, infatti, questo parametro potrebbe essere utilizzato come

strumento di lotta per il mantenimento dello sviluppo economico e, al tempo stesso, per la tutela del clima e degli interessi dei consumatori, attraverso una più equa ripartizione dei costi.

## 2.5 La fiscalità

2.5.1 La fiscalità incide sulla formazione dei prezzi (la vignetta ecologica ne è l'esempio più recente). Qui gli Stati membri hanno mantenuto un certo margine di manovra. Una politica di mercato più integrata, invece, porterebbe l'UE a rivedere la situazione in materia di fiscalità e aumenterebbe la trasparenza per il cittadino consumatore.

2.5.2 La TIPP (tassa interna sui prodotti petroliferi), accisa definita dall'Unione, si basa sul volume e l'IVA invece è calcolata sul valore. L'IVA, come qualsiasi imposta indiretta, è iniqua, poiché viene richiesta senza tenere conto delle capacità contributive e penalizza quindi maggiormente le categorie socioeconomiche più svantaggiate. I cittadini degli Stati membri però non sono trattati allo stesso modo per quanto riguarda la tassazione dei prezzi alla pompa, che dovrebbe quindi formare oggetto di indagini pubblicizzate tra i consumatori, allo scopo di individuare il sistema migliore nel senso della convergenza. Un gasolio «europeo» avrebbe un effetto immediato in termini di trasparenza <sup>(10)</sup>.

## 2.6 La ricerca

2.6.1 Il rilancio degli investimenti produttivi deve avvenire a un livello tale da garantire progressi rapidi e significativi, senza i quali non potrebbero essere salvaguardati né l'indipendenza energetica, né il mantenimento della leadership dell'Unione in materia di lotta contro il cambiamento climatico, né il tenore di vita dei cittadini europei, né il futuro dell'Europa. A questo proposito, l'introduzione di una procedura gratuita per la concessione di un brevetto europeo in materia di energie rinnovabili e di trasporti puliti e a basso consumo di energia ridurrebbe i tempi di latenza tra scoperta e immissione sul mercato. Una simile politica, peraltro, non sarebbe in contrasto con l'articolo 194, paragrafo 1, lettera c) del Trattato di Lisbona. Tuttavia, è indispensabile assumersi rischi ponderati. La BEI, ad esempio, richiede ormai, per gli investimenti, un tasso di aumento dell'efficienza energetico pari al 20 %. Questo dispositivo potrebbe riguardare le innovazioni <sup>(11)</sup> ed essere offerto a molte imprese.

<sup>(10)</sup> «La fiscalità dei carburanti integra la tariffazione delle infrastrutture di trasporto commisurata all'uso, in modo che il prezzo pagato dall'utente comprenda tutti i costi esterni. La fiscalità permette in particolare di tenere conto della componente dei costi esterni legata alle emissioni dei gas a effetto serra. A fronte della totale apertura alla concorrenza del settore dei trasporti stradali, l'assenza di tasse armonizzate sui carburanti appare sempre più come un ostacolo al buon funzionamento del mercato interno». *Libro bianco — La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Commissione europea, 2001.

<sup>(11)</sup> Cfr. parere GU C 162 del 25.6.2008, pag. 72 del 20 febbraio 2008 sul tema *Eventuali effetti positivi o negativi dei maggiori vincoli ambientali ed energetici sulla competitività dell'industria europea*, relatore: WOLF.

<sup>(9)</sup> Cfr., in particolare, parere CESE 93/2004 del 28 gennaio 2004 sul tema *Le infrastrutture di trasporto del futuro*, relatrice: ALLEWELDT; parere GU C 204 del 9.8.2008, pag. 25 del 28 marzo 2008 sul tema *Reti transeuropee: verso un approccio integrato*, relatore: KRZAKLEWSKI.

La possibilità per le imprese di beneficiare dell'RSFF (cfr. punto 1.2.5) potrebbe incrementare l'attuazione di misure innovative in tutto il tessuto territoriale. Si stanno sviluppando ad esempio iniziative di *car sharing* che però, come nel caso dei comuni di Saint-Brieuc o di Rennes <sup>(12)</sup>, dipendono ancora dalla disponibilità di sovvenzioni locali. Eppure si tratta di iniziative che apportano vantaggi in termini di mobilità, riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, risparmio di tempo e anche a livello sociale, dato che il costo limitato del servizio permette anche ai cittadini più svantaggiati di usufruirne.

## 2.7 I territori

**2.7.1 I trasporti e l'energia sono una linfa vitale per le regioni**, nonché un'opportunità di sviluppo locale (si pensi, ad esempio, all'impatto che l'attivazione dei collegamenti TGV ha avuto sulle regioni in Francia). Tuttavia, gli spostamenti, tradizionalmente un motore dell'economia e della gestione del territorio, divengono un freno quando i prezzi dell'energia sono elevati.

**2.7.2** L'Unione si sta dotando di una politica energetica e climatica, con obiettivi quantitativi e avrà bisogno di strumenti di misurazione. Sarebbe interessante valutare gli aspetti qualitativi secondo metodi armonizzati nell'Unione e, per **valutare l'espressione dei bisogni**, la dimensione territoriale dell'energia e dei trasporti sembra tra le più idonee. A livello locale una conoscenza approfondita delle tendenze permette di gestire le risorse in maniera più efficace.

**2.7.3** Attraverso la politica regionale dell'Unione, i **territori ricevono una serie di aiuti**, la cui ripartizione può essere un indicatore della ricerca di un maggior benessere dei cittadini in materia di trasporti ed energia. Le evoluzioni del binomio energia/trasporti possono influenzare interi comparti dell'economia, con pesanti ripercussioni sociali quando gli effetti negativi si sommano e colpiscono duramente un settore come la pesca, i cui profitti si sono già assottigliati a causa dell'aumento dei costi dell'energia e dei trasporti.

**2.7.4** La ripartizione delle attività economiche e la gestione della **mobilità residenziale nelle città** <sup>(13)</sup> condizionano il pendolarismo quotidiano. Attraverso l'adeguamento di alcuni fondi strutturali si potrebbe sostenere l'introduzione di una clausola vincolante in materia di assunzioni locali (percentuale di posti di lavoro riservati a coloro che abitano nella zona ed esenzioni fiscali concesse alle imprese che s'impegnano in tale direzione). L'occupazione, gli alloggi e le pari opportunità e quindi il salario, nonché il quarto fattore, ossia i trasporti, possono giocare a favore o contro l'inclusione sociale.

Le soluzioni che consentono di evitare un adeguamento dei costi collettivi con conseguenti ripercussioni negative a livello sociale, possono risiedere, in particolare, nella definizione di nuove priorità e strategie di coordinamento delle politiche urbane pubbliche in materia di alloggi, occupazione e mobilità.

<sup>(12)</sup> Comuni della Bretagna (22) Francia; la città di Saint-Brieuc ha formato oggetto di un'audizione organizzata dal gruppo di studio del presente parere.

<sup>(13)</sup> Parere CESE GU C 168 del 20.7.2007, pag. 77 del sul tema *Trasporti nelle aree urbane e metropolitane*, relatore: RIBBE.

Un quadro nazionale ed europeo giuridicamente sicuro potrebbe quindi consentire un'efficace condivisione delle azioni tra enti regionali e locali, imprese e famiglie.

## 2.8 I servizi pubblici

**2.8.1** Per quanto riguarda l'energia, la situazione appare più oligopolistica che totalmente concorrenziale. Le conseguenze sull'accesso alla rete e sulle politiche dei prezzi sono male accettate dai cittadini (per es. soppressione delle stazioni minori e delle reti di autobus dichiarate non redditizie, aumento dei prezzi al consumo, costo dell'energia, ecc.). Il ruolo svolto dai servizi pubblici nazionali è all'incrocio tra normativa, intervento dei territori, rispetto dei diritti fondamentali dei cittadini e occupazione.

La collettività ha il compito di attenuare l'impatto delle evoluzioni e delle relative incertezze per i propri cittadini. Gli enti locali dovrebbero poter svolgere il ruolo di animatori del proprio territorio, per attutire questi shock economici e finanziari. Dovendo confrontarsi direttamente con le evoluzioni del binomio trasporti/energia, essi sono alla ricerca di possibili soluzioni.

Sono necessari nuovi strumenti di *governance* tra i diversi livelli di intervento: locale, regionale, nazionale e comunitario. E i programmi comunitari potrebbero essere più efficacemente divulgati e più aperti alla sperimentazione.

**2.8.2** La distribuzione dei posti di lavoro nei bacini d'occupazione potrebbe migliorare, se fosse collegata all'organizzazione dei trasporti urbani. Il ruolo svolto dai servizi pubblici locali competenti in materia di occupazione è molto importante: dovrebbero tenere conto dei nuovi vincoli che gravano sul settore dell'energia e dei trasporti.

**2.8.3** La rete di collegamento tra i territori è la risultante delle scelte politiche e degli investimenti. Intervenire sulla formazione dei prezzi significa facilitare l'accesso ai servizi a costi ragionevoli, consentendo l'inclusione dei cittadini più svantaggiati. I trasporti, infatti, in quanto servizi irrinunciabili, dal prezzo elevato e talvolta scarsamente disponibili, sono divenuti il quarto fattore di esclusione, dopo gli alloggi, l'occupazione e i salari. Occorre inoltre avviare un'azione di vigilanza sociale sulle conseguenze dei nuovi obblighi che verranno introdotti nel settore dei trasporti (pacchetto su energia e clima). L'efficacia economica può essere ricercata in un approccio sistemico alle politiche in materia di spostamenti e alle iperconnessioni intermodali, in una redditività competitiva di tutte le nicchie geografiche e temporali <sup>(14)</sup> e nella ricerca tecnica e sociale, al fine di ottimizzare le risorse riducendo i costi. Tutto questo dipende dalla volontà politica e dalla mobilitazione degli attori.

<sup>(14)</sup> Comune di Saint-Brieuc, Bretagna (22), Francia, audizione del 6 ottobre: creazione di linee «virtuali» di trasporto locale, attivate su richiesta, su itinerari precisi, grazie a una «centrale di mobilità» informatizzata, dedicata alla gestione integrata dei modi di trasporto da parte degli utenti locali e alle informazioni sulle altre reti (sistema di trasporto intelligente, ITS).

## 2.9 La salute

Le conseguenze dell'evoluzione del binomio trasporti/energia si ripercuotono anche sulla salute dei cittadini. E ciò giustifica l'adozione di misure intese a riequilibrare le scelte adottate precedentemente, nel rispetto del pacchetto energia e clima, già in gestazione nel Libro bianco della Commissione sui trasporti.

2.9.1 Le cause **di alterazione della salute, a seguito dell'utilizzo quotidiano ripetuto dei trasporti** per coprire lunghi tragitti casa-lavoro, hanno ripercussioni sui sistemi sociali: difficoltà di conservazione del posto di lavoro, stress e astenia, derivanti dalle malattie che colpiscono sia gli adulti (ad es. allergie e disturbi muscolo-scheletrici) che i bambini (ad es. allergie e bronchioliti).

**L'utilizzo delle energie non sostenibili provoca** invece alterazioni a livello di aria, acque (dolci e salate), suoli e alimenti prodotti a partire da tali risorse, ecc. Vanno altresì riconsiderati il ritorno al nucleare, con i potenziali pericoli che esso comporta, nonché l'educazione dei cittadini all'energia nucleare, che sta ormai divenendo una necessità, per via della crescita della domanda di tale fonte energetica negli Stati membri produttori e dell'invecchiamento del loro parco.

## 2.10 L'occupazione

2.10.1 Crescita, occupazione (strategia di **Lisbona**) e sviluppo sostenibile devono **confrontarsi con il prezzo elevato dell'energia e dei trasporti e poi con gli effetti della crisi finanziaria**. Bisogna inoltre tener conto delle tematiche sociali e degli aspetti connessi con l'occupazione, che rientrano nel capitolo sociale della strategia di Lisbona. La liberalizzazione ha già provocato conseguenze significative per i lavoratori che operano nei settori del gas e dell'elettricità.

2.10.2 La crescente comunitarizzazione della politica climatica dell'Unione, comporta, a livello macroeconomico, **l'avvio di un autentico dialogo sociale** che conduca a un negoziato sui futuri piani climatici dell'Europa, allo scopo di evitare distorsioni della concorrenza e pratiche di dumping sociale. La Commissione europea potrebbe aiutare le parti sociali, introducendo un meccanismo che consenta loro di «anticipare, prevenire e, se del caso, accompagnare» le trasformazioni economiche e sociali derivanti dall'attuazione delle nuove politiche climatiche che hanno un impatto sul binomio trasporti/energia.

2.10.3 Il CESE ritiene che i mezzi dedicati alla ricerca applicata debbano essere concretamente rafforzati, affinché lo sviluppo delle tecnologie innovatrici consenta di accrescere il numero di posti di lavoro, in particolare nelle PMI e nelle microimprese.

2.10.4 Il CESE è **favorevole a un ampliamento del FEG** (Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione) allo scopo di attenuare l'impatto negativo sui lavoratori delle misure di lotta contro i cambiamenti climatici. Ritiene che tutte le popolazioni in difficoltà, a rischio di povertà o escluse dovrebbero poterne beneficiare e che pertanto i meccanismi di funzionamento di tale fondo debbano essere riveduti, a cominciare dall'ampliamento dei criteri di accesso al FEG.

2.10.5 Per il CESE, le spese obbligate hanno un impatto sempre più rilevante sui soggetti più svantaggiati e pregiudicano la loro **integrazione digitale**, il che rappresenta un ulteriore fattore di esclusione occupazionale e sociale. L'Unione deve quindi sviluppare le capacità necessarie a garantire ai cittadini un'evoluzione sostenibile dei prezzi, rafforzando al tempo stesso la propria sicurezza energetica.

## 2.11 Il dialogo sociale nelle imprese

2.11.1 L'evoluzione del binomio trasporti/energia comporta per le imprese una serie di conseguenze a **livello microeconomico**, di cui il dialogo sociale deve tenere conto. In particolare:

- il dialogo sociale potrebbe interessarsi alla **formazione del personale e dei dirigenti** in materia di comportamenti sostenibili poco energivori e di utilizzo di mezzi di trasporto non inquinanti,
- le trattative potrebbero comprendere l'**obbligo di negoziare un piano di mobilità sostenibile** per le imprese o i servizi,
- i datori di lavoro potrebbero essere indotti a considerare che, sulla base di criteri da stabilire attraverso il dialogo sociale, le **spese sostenute dai dipendenti per i trasporti potrebbero essere riconosciute** come componente del salario minimo,
- attraverso il dialogo sociale, si potrebbe stabilire l'introduzione di **certificazioni d'impresa** <sup>(15)</sup>,
- si dovrebbe allora negoziare la condivisione dei benefici ottenuti con la riduzione, nelle attività professionali, dei consumi di energia e trasporti, e valutati in base a criteri da definire anch'essi con il dialogo.

Ecco quindi che il campo d'azione da riservare al dialogo sociale nelle imprese è decisamente ampio.

## 2.12 La cultura e l'istruzione

2.12.1 I trasporti e l'energia hanno acquisito ormai da tempo una **dimensione culturale** che la loro democratizzazione ha messo alla portata di un gran numero di cittadini. Questa dimensione, divenuta oggi intrinseca all'integrazione europea, dev'essere salvaguardata e costituisce inoltre una **sfida umana da cogliere** per favorire la comprensione e la pratica della diversità europea.

<sup>(15)</sup> Certificazioni tipo EMAS (sistema comunitario di ecogestione e audit), regolamento del 1995 riveduto nel 2002 e nel 2004, e regolamento (CE) n. 761/2001 sulla partecipazione volontaria.

2.12.2 Secondo il CESE le evoluzioni in atto possono costituire un'occasione utile per promuovere l'**educazione civica fin dalla scuola**, a favore di una migliore conoscenza degli altri cittadini europei e di un corretto utilizzo dei trasporti e dell'energia. L'educazione civica comprenderebbe anche l'insegnamento di comportamenti civici quotidiani, con particolare attenzione alle popolazioni più svantaggiate, a causa delle disabilità, della vecchiaia, o dell'esclusione. Essa potrebbe essere abbinata all'educazione alla salute, che ne risulterebbe rafforzata <sup>(16)</sup>.

### 2.13 *L'azione della società civile organizzata*

#### 2.13.1 A livello individuale

Ciascun cittadino ha l'obbligo di informarsi e il diritto di pretendere **trasparenza** nelle decisioni che provengono sia dalle istituzioni che da strutture come le agenzie di regolamentazione. A questo proposito, il CESE ritiene che vi sia bisogno di un'ampia azione di divulgazione.

Il CESE ribadisce il proprio sostegno alla proposta della Commissione del 5 luglio 2007 <sup>(17)</sup>, a favore di una **Carta europea dei diritti dei consumatori d'energia** che garantisca i loro diritti il cui «rispetto non può essere lasciato ai soli meccanismi del mercato» (punti 1.2 e 1.8 della Carta).

#### 2.13.2 A livello globale

Per affrontare le sfide della politica energetica occorre una **mobilitazione sociale** che richiede l'adesione **dei cittadini e il loro intervento proattivo**.

A questo proposito, il CESE presenta una proposta che potrebbe **favorire una presa di coscienza da parte di cittadini e consumatori, ovvero l'indicazione, mediante etichettatura, e su tutti i prodotti di consumo, della produzione aggiunta di CO<sub>2</sub>**.

I cittadini, quando hanno la possibilità di compiere scelte responsabili, non dispongono di alcuna visibilità. Due livelli di azione

complementari consentirebbero all'Unione di intervenire salvaguardando la competitività delle sue imprese:

- il livello **macroeconomico**, come indicato nel parere del CESE del 20 febbraio 2008 <sup>(18)</sup>,
- il livello **microeconomico**, dove la scelta dei consumatori verrebbe resa possibile se le imprese, basandosi su una certificazione di tipo EMAS, standardizzata, facessero figurare, **in ciascuna fase della catena di valore**, e sull'etichetta di ogni prodotto, bene o servizio, la relativa quantità di CO<sub>2</sub> prodotta. Alcune esperienze parziali in tale direzione sono già in atto in Gran Bretagna e al di fuori dell'UE, ad esempio a Vancouver, in Canada.

Questo **sistema di indicazione**, paragonabile a quello dell'IVA, contribuirebbe a sensibilizzare tutti i cittadini al momento dell'acquisto di ciascun bene o servizio, in quanto la voce denominata **APCO<sub>2</sub> — Added Production of CO<sub>2</sub>** figurerebbe su ogni documento contabile, dallo scontrino del supermercato alla busta paga, per ciascun bene o servizio, e consentirebbe a chiunque nell'Unione di far propria la sfida in modo obiettivo.

Il pagamento dei costi della produzione di CO<sub>2</sub> non sarebbe tuttavia collegato a questo sistema. L'urgenza sta infatti nella **presa di coscienza** da parte di tutti e **attraverso un metodo semplice**, in tutti i settori.

Il CESE è dell'avviso che i negoziati mondiali sul commercio potrebbero successivamente adottare questa pratica europea e i risultati potrebbero essere inseriti nei documenti commerciali già standardizzati, sul modello di Edifact, sotto il controllo annuo della società civile, come avviene con la Commissione economica per l'Europa, che presenta un rendiconto annuo al Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite (UNECE) sullo stato di Edifact.

L'Unione europea è in netto vantaggio nella presa di coscienza dell'obbligo di trattare assieme i tre capitoli *trasporti, energia e ambiente*, come aspetti di una stessa politica. E potrebbe approfittarne a livello mondiale.

Bruxelles, 4 dicembre 2008.

*Il Presidente del Comitato economico e sociale europeo*

Mario SEPI

*Il Segretario generale del Comitato economico e sociale europeo*

Martin WESTLAKE

<sup>(16)</sup> Parere CESE GU C 24 del 31.1.2006, pag. 63 del sul tema *L'obesità in Europa — Ruolo e responsabilità degli interlocutori della società civile*, relatrice: SHARMA.

<sup>(17)</sup> Parere GU C 151 del 17.6.2008, pag. 27 del 16 gennaio 2008 in merito alla *Carta europea dei diritti dei consumatori d'energia*, relatore: IOZIA.

<sup>(18)</sup> Cfr. succitato parere di WOLF.