



Direzione Nazionale
via di Torre Argentina 18, 00186 Roma
Tel. +39 06 687 53 08 / Fax +39 06 683 08 610
www.amicidellaterra.it

Lettera aperta alla Commissione Europea sulla sua strategia di internalizzazione dei costi esterni dei trasporti

All'attenzione di Antonio Tajani, Vice Presidente della Commissione con l'incarico dei Trasporti

CC a **Matthias Reute** – Direttore Generale DG TREN

Roma, 16 luglio 2008

Caro vice-Presidente,

i costi esterni dei trasporti costituiscono un problema reale e non solo economico, che tocca da vicino i cittadini europei, sotto forma di effetti sanitari, disagio, perdite di tempo, stress, scarsa qualità della vita, esborsi fiscali o di altra natura necessari per mitigare questi effetti. L'associazione Amici della Terra - Friends of the Earth Italy (FoE Italy) ritiene che la leva economica per ridurre questi problemi possa essere efficace, a patto di introdurre un sistema equo e trasparente, inserito in un quadro di alternative di scelta più sostenibili, di cui gli utenti di trasporto siano pienamente consapevoli.

Gli Amici della Terra accolgono quindi positivamente la pubblicazione del Greening Transport Package (9 luglio 2008), iniziativa portata avanti con grande determinazione dal suo predecessore, Jaques Barrot, e da lei confermata, che consentirà –se approvata dal Parlamento e dal Consiglio- di rimuovere le attuali barriere all'internalizzazione dei costi esterni nei pedaggi del trasporto merci su strada, consentendo in questo modo agli Stati Membri di applicare in maniera integrata i principi del Trattato *Chi Inquina Paga* e *Chi usa paga*, secondo un quadro di regole uniformi e scientificamente fondate.

Considerato che da oltre 15 anni la Commissione cerca di promuovere un sistema europeo di prezzi dei trasporti comprensivo dei costi reali della mobilità, e quindi più equo e trasparente, si tratta, a nostro parere, di una proposta politica di notevole rilevanza, e il cui successo dipenderà, oltre che dall'approvazione delle istituzioni comunitarie e dal ricorso alle nuove tecnologie di monitoraggio veicolare, **da una vasta azione di coinvolgimento e sensibilizzazione dei cittadini della Comunità.**

Gli Amici della Terra condividono le finalità della strategia e apprezzano l'impegno della Commissione a procedere in questa direzione con provvedimenti graduali e coordinati, tuttavia dalla lettura del pacchetto e, in particolare, della proposta di modifica della direttiva Eurovignette emergono alcune considerazioni critiche che riteniamo utile sottoporle, per rafforzare le future iniziative della Commissione:

1. L'unica proposta legislativa del pacchetto riguarda la modifica della direttiva Eurovignette (1999/62/EC così come emendata dalla 2006/38/EC), che **si applica solo ai veicoli merci e non anche ai veicoli passeggeri**, col rischio tangibile che le misure di internalizzazione consentite agli Stati Membri, riguardanti i costi dell'inquinamento atmosferico, del rumore e della congestione, non permettano di ridurre effettivamente la congestione e gli impatti ambientali sulle strade che saranno oggetto di queste misure. Come noto, infatti, i veicoli passeggeri incidono per il 70-80% sui livelli di intensità di traffico della rete autostradale.

Direzione Nazionale
via di Torre Argentina 18, 00186 Roma
Tel. +39 06 687 53 08 / Fax +39 06 683 08 610
www.amicidellaterra.it

2. Inoltre, **l'esclusione dei veicoli passeggeri impedisce di fatto di armonizzare i sempre più numerosi provvedimenti delle autorità locali** degli Stati Membri che utilizzano la leva tariffaria per mitigare la congestione e l'inquinamento nei centri urbani. La conseguenza è che le iniziative locali che si stanno sviluppando, basate sul ticket di accesso ai centri urbani, si ispirano ai criteri più disparati, in violazione delle regole di concorrenza e non discriminazione sul mercato interno, e in contraddizione col criterio della tariffazione in base al costo sociale marginale promosso nella strategia della Commissione. I ticket di accesso, infatti, non tengono conto dell'uso effettivo dei veicoli in ambito urbano (non sono tariffe chilometriche, come quelle auspiccate nel pacchetto), né del fattore chiave che influenza la congestione che è l'occupazione di spazio da parte del veicolo, finendo per privilegiare l'effetto gettito su quello ambientale.
3. A proposito di una **maggior integrazione fra la politica comunitaria di tariffazione e quella sulla riduzione della CO2 dei trasporti**, le segnaliamo il rischio, contenuto nella proposta di regolamento sulla CO2 delle auto attualmente in discussione presso Parlamento e Consiglio, derivante dall'introduzione di obiettivi di CO2/km differenziati fra le case automobilistiche in base al peso e/o alle dimensioni veicolari: in base a questa proposta, le auto che circoleranno in futuro nei nostri centri urbani saranno sempre più grandi e pesanti, a scapito degli sforzi di riduzione della congestione, dell'inquinamento, del rumore e della sicurezza realizzati dalle autorità locali. Un obiettivo di CO2 uguale per tutti, accompagnato dalla possibilità di fare pooling fra i produttori, è l'unica soluzione per dare coerenza interna alle politiche comunitarie in materia di trasporti, nel pieno rispetto del principio chi inquina paga.
4. All'inizio del percorso del pacchetto Greening Transport la Commissione aveva annunciato un equo trattamento di tutte le modalità di trasporto. Tuttavia, la strategia proposta, pur comprendendo la rotaia (rumore) e l'aviazione (emissioni di NOx), **esclude le emissioni inquinanti del trasporto marittimo**. Numerosi studi, fra cui anche il recente lavoro degli Amici della Terra sui costi esterni comparati fra autostrade del mare e corridoi terrestri, evidenziano che determinate categorie di trasporto marittimo sono responsabili di rilevanti costi esterni anche in rapporto alle merci trasportate, e questo a causa delle elevate emissioni di SO2 e NOx. Misure di internalizzazione come la differenziazione delle tasse o delle tariffe portuali sulla base di indici ambientali e dei chilometri percorsi, possono incentivare l'innovazione tecnologica nella direzione di una maggiore sostenibilità, favorendo l'attuazione del piano di riduzione delle emissioni dell'IMO (MEPC 57) e rispettando le esigenze di parità di gettito auspiccate dai porti e dagli Stati. Per cui auspichiamo che la Commissione completi il pacchetto avanzando proposte anche in questa direzione.
5. Nonostante il fatto che la proposta di modifica della Direttiva Eurovignette consenta agli Stati Membri il pedaggiamento chilometrico sulla base dei costi esterni, **non viene abbandonato definitivamente il criterio della tariffazione basata sulla vignetta temporale** (in vigore in alcuni paesi europei): un sistema inefficiente sotto il profilo ambientale, che si presta a discriminazioni verso i veicoli non nazionali.
6. Uno degli aspetti di maggior preoccupazione dell'attuale proposta di modifica dell'attuale Direttiva riguarda **l'assenza di un obbligo** per l'autorità nazionale

Direzione Nazionale
via di Torre Argentina 18, 00186 Roma
Tel. +39 06 687 53 08 / Fax +39 06 683 08 610
www.amicidellaterra.it

competente (per il calcolo della tariffa di costo esterno) **di verificare la disponibilità di infrastrutture alternative** che consentano lo spostamento delle scelte degli utenti. Nonostante le enunciazioni di principio, nel testo proposto non è garantito affatto che l'internalizzazione dei costi esterni possa avvenire solo su quelle infrastrutture che offrono all'utente alternative reali (su strada o su rotaia), per cui c'è il rischio tangibile che gli Stati possano andare a pedaggiare certe infrastrutture senza in realtà incidere sui livelli di congestione e inquinamento.

7. **Ulteriori considerazioni derivano dalla proposta della Commissione di escludere dal pedaggiamento i costi esterni della CO2 e degli incidenti.** Per quanto riguarda la CO2, non condividiamo le motivazioni apportate, in base alle quali la Commissione annuncia un ulteriore innalzamento del livello minimo di accisa, che già oggi grava pesantemente sui consumatori senza una reale efficacia ambientale. L'associazione Amici della Terra auspica una **strategia alternativa** per la riduzione della CO2 del trasporto merci, analoga a quella seguita per le auto passeggeri, e **basata sul miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli merci**: una strada che consentirebbe di apportare ai consumatori sia benefici economici che ambientali. Per quanto riguarda l'esclusione dei costi esterni degli incidenti dalle tariffe chilometriche, si tratta di una scelta politica, non supportata dai medesimi elementi scientifici utilizzati dal pacchetto (Handbook e relativa rassegna scientifica), in quanto tutti gli studi sono concordi nell'evidenziare un maggior rischio *strutturale* di determinate modalità di trasporto rispetto ad altre (strada rispetto a rotaia/metropolitana o nave) e di determinate categorie di veicoli rispetto ad altre (due ruote rispetto ad auto). L'esclusione di questi costi implica la perdita di una preziosa opportunità di includere nei prezzi del trasporto un chiaro segnale economico dei rischi connessi alla scelta veicolare e modale. A questo proposito si spera che la Commissione possa riconsiderare questa scelta anche vagliando l'opzione di una tassa gravante sui premi assicurativi (da destinare alla prevenzione dell'incidentalità stradale) e favorendo l'attuale passaggio dei servizi assicurativi verso meccanismi chilometrici: questo meccanismo sarebbe di fatto equivalente a quello del pedaggiamento chilometrico.
8. La proposta di modifica della Diretiva Eurovignette stabilisce dei tetti alle categorie di costo esterno che possono essere internalizzate. Nel caso della congestione questi tetti sembrano essere stati fissati politicamente e non con criteri scientifici (sono molto più bassi rispetto ai valori consigliati dal Manuale sui costi esterni, cui la proposta fa riferimento formale), e quindi riducono la libertà degli Stati Membri di individuare il livello dei costi esterni più appropriato per ridurre la congestione. Inoltre, si constata che sia le formule per il calcolo dei costi esterni che i tetti massimi previsti dalla proposta della Commissione fanno riferimento a valori di costo unitari riferiti al valore della moneta del 2000, mentre invece, trovandoci attualmente nel 2008, essi dovrebbero essere aggiornati sulla base delle indicazioni dello stesso Manuale comunitario (tasso di crescita del PIL pro capite).
9. Per avere un'incidenza reale sull'armonizzazione dei prezzi dei trasporti nel mercato interno la Direttiva dovrebbe poter incidere anche sulle concessioni autostradali esistenti. Questo auspicio è tuttavia escluso a priori, senza alcuna possibilità di tener conto, almeno in parte, del nuovo quadro di regole



Direzione Nazionale
via di Torre Argentina 18, 00186 Roma
Tel. +39 06 687 53 08 / Fax +39 06 683 08 610
www.amicidellaterra.it

Più in generale, il pacchetto **denuncia forti discrepanze fra gli ambiziosi principi cui si ispira e la proposta reale, col rischio di svilire un importante filone di politiche ambientali agli occhi di cittadini sempre più sensibili all'impatto delle iniziative comunitarie.** Auspichiamo pertanto che i futuri provvedimenti che caratterizzeranno il suo mandato vadano nella direzione di un'Unione Europea più vicina ai cittadini, capace di individuare soluzioni reali ai loro problemi.

Con i migliori saluti,

Rosa Filippini
Presidente degli Amici della Terra / Friends of the Earth Italy