

Con la pubblicazione, il 28 marzo 2011, della [Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti](#), la [Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti](#) della Commissione ha elaborato un'agenda della futura politica dei trasporti dell'Unione.

- [Obiettivi](#)
- [Iter normativo](#)
- [Il punto di vista europeo](#)
- [I programmi europei di finanziamento](#)

Obiettivi

L'Unione europea punta a creare un sistema dei trasporti concorrenziale capace di incrementare la mobilità, ridurre gli ostacoli nelle aree essenziali e alimentare la crescita e l'occupazione. Più in particolare, gli obiettivi da raggiungere entro il 2050 saranno:

- limitare progressivamente la circolazione nelle città delle auto ad alimentazione tradizionale;
- utilizzare, nel settore aeronautico, una quantità pari al 40 % di carburanti sostenibili e ridurre almeno del 40 % le emissioni nel settore marittimo;
- convertire il 50 % dei viaggi intercity di passeggeri e merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia e per via fluviale.

Ciò dovrebbe consentire sia una netta diminuzione delle importazioni di petrolio in Europa, che una riduzione del 60% delle emissioni di anidride carbonica nel campo dei trasporti entro la scadenza prefissa.

[Torna su](#)

Iter normativo

Quaranta sono le iniziative a medio e lungo termine previste dal Libro bianco del marzo 2011. Tra esse si segnalano:

- una profonda revisione della normativa sulle ferrovie, mirante ad aumentare il flusso dei passeggeri (e la circolazione delle merci) sulle medie distanze entro il 2050, che prevederà la triplicazione dell'attuale rete ferroviaria ad alta velocità entro il 2030. La Commissione ha presentato il [quarto pacchetto ferroviario](#), che il Parlamento ha già adottato in prima lettura, per completare lo spazio ferroviario unico europeo. Si tratta, in particolare, di aprire, al più tardi nel dicembre 2019, i contratti di servizio pubblico sui mercati interni alla concorrenza al fine di migliorare la qualità e l'efficacia dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri.
- il miglioramento della rete di infrastrutture strategiche, destinata a creare uno spazio unico europeo dei trasporti, con la presentazione di un piano di investimenti pari a 50 miliardi di euro destinato a migliorare le reti europee di trasporto, energia (ottobre 2011);
- la rimozione degli ostacoli e delle barriere, in particolare grazie ad un pacchetto aeroporti volto a migliorare l'efficienza e la capacità degli aeroporti (dicembre 2011), una comunicazione sulle vie navigabili interne e l'iniziativa e-Maritime a favore di una navigazione intelligente e priva di oneri amministrativi. Il 14 aprile 2014, la Commissione ha presentato una [relazione](#) sull'integrazione del mercato interno dei trasporti su strada dalla quale emerge che l'eliminazione delle restrizioni esistenti darebbe impulso all'economia europea e permetterebbe di migliorare la qualità dell'ambiente. In particolare, è stato precisato che l'eliminazione delle restrizioni al cabotaggio permetterebbe di ridurre i viaggi a vuoto, rendendo più facile per gli autotrasportatori combinare i carichi e utilizzare i viaggi di ritorno;

- la pubblicazione di un Piano Strategico dell'Ue di Tecnologia dei Trasporti (settembre 2011). La ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie saranno, infatti, fondamentali per la riduzione delle emissioni. In quest'ambito, il 13 settembre 2012, la Commissione ha presentato una [Comunicazione](#)

all'interno della quale si trovano i risultati di un primo bilancio delle attività di ricerca e innovazione nel settore dei trasporti dell'UE, esaminando le carenze nella capacità di innovare del sistema europeo. Tale documento rappresenta il punto di partenza per l'elaborazione di un piano strategico europeo di tecnologia dei trasporti che faciliti l'immissione di veicoli di trasporto puliti e introduca una normativa in merito;

- l'indicazione di procedure e concessione di assistenza finanziaria per effettuare verifiche della mobilità urbana e piani di mobilità urbana, questi ultimi su base volontaria;
- la definizione di un quadro Ue per i pedaggi urbani;
- il sostegno alle attività di ricerca per agevolare il passaggio ai veicoli ecosostenibili nelle città;
- la modernizzazione del sistema europeo di controllo del traffico aereo (entro il 2020), che permetterà di realizzare un Cielo unico europeo. Esso dovrebbe consentire di ridurre i viaggi aerei di circa il 10%, abbassando al contempo notevolmente i livelli di consumo del carburante e delle emissioni;
- il completamento dello spazio aereo comune europeo entro il 2020;
- alcuni provvedimenti a favore della pianificazione multimodale degli itinerari e dell'emissione integrata dei biglietti di viaggio;
- una più stretta applicazione della normativa sui diritti dei passeggeri per tutte le tipologie di trasporto.

Verrà inoltre definito un nuovo approccio alle tariffe dei trasporti per la creazione di uno scenario finanziario equo, che sarà basato sull'applicazione dei principi chi inquina paga e chi utilizza paga. Tra le iniziative al riguardo, si segnalano in particolare l'introduzione progressiva del pedaggio elettronico per tutte le autovetture (dal 2014), che permetterà di pagare telematicamente diversi pedaggi autostradali usufruendo dell'operato di un unico fornitore di servizi in Europa e l'obbligo, da parte degli utenti dei trasporti, di reinvestire una parte dei guadagni a favore dello sviluppo di una rete integrata ed efficiente.

Il 18 settembre 2012 la Commissione ha poi adottato una [comunicazione](#) per sviluppare una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti. L'iniziativa mira a orientare e coordinare la ricerca e l'innovazione nel campo dei trasporti attraverso la creazione di nuovi mezzi di trasporto e di nuove soluzioni, al fine di avere in Europa un sistema di trasporti competitivo ed economico. Da parte sua, il Parlamento europeo ha adottato, il 10 settembre 2013, una [risoluzione](#) [ne](#) con la quale sostiene che la strategia europea nel settore debba contemplare tutte le regioni dell'UE al fine di garantire la circolazione efficace delle persone e dei beni e favorire quindi l'instaurazione di un autentico mercato unico europeo. Gli europarlamentari ricordano altresì la necessità che l'UE garantisca trasporti adeguati in seno alle regioni europee e tra esse, nonché la loro coerenza a livello locale, regionale, nazionale ed europeo. Essi sottolineano infine che tale strategia debba basarsi su un modello integrativo che attribuisca la massima importanza ai collegamenti interregionali e transfrontalieri mancanti, in particolare nelle regioni caratterizzate da discontinuità geografica, e su soluzioni di trasporto multimodale innovative volte a ridurre le disparità regionali, stimolare la mobilità del lavoro e potenziare la coesione territoriale.

Invece, al fine di introdurre sul mercato veicoli più aerodinamici caratterizzati da una migliore efficienza energetica e raggiungere così uno degli obiettivi fissati nel Libro bianco della riduzione del 60% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050, il 15 aprile 2013 la Commissione ha proposto la revisione di una direttiva del 1996 sui pesi massimi e le dimensioni massime dei veicoli per il trasporto su strada. In effetti, il miglioramento delle prestazioni aerodinamiche dei veicoli, nonché l'installazione di sistemi di propulsione alternativi, ibridi o elettrici, sono possibili nei limiti delle dimensioni e dei pesi massimi autorizzati dalla direttiva vigente, solo a scapito della capacità di carico del veicolo. La revisione della direttiva offre inoltre l'opportunità di rafforzare la sicurezza stradale migliorando il profilo aerodinamico della cabina che consente di ridurre gli angoli ciechi della visibilità del conducente, aggiungere strutture di assorbimento dell'energia in caso di urto, nonché accrescere la sicurezza del conducente e il suo confort.

La plenaria del Parlamento europeo ha, poi, approvato, il 15 aprile 2014, la direttiva relativa alle dimensioni massime dei trasporti. Con la [risoluzione](#), il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione di aprire le frontiere ad autocarri più lunghi e più pesanti, la cui circolazione, attualmente, è permessa solo in alcune regioni dell'Europa del nord. Gli eurodeputati hanno, invece, accolto con favore l'idea di migliorare la progettazione dei veicoli pesanti per renderli più sicuri e più efficienti, in modo tale da ridurre il consumo energetico e le emissioni di gas a effetto serra ed adeguare la normativa all'evoluzione delle tecnologie e alle nuove esigenze del mercato e da facilitare il trasporto combinato. Il Parlamento ha, inoltre, annunciato che, entro il 2016, chiederà alla Commissione di svolgere una valutazione d'impatto sulla circolazione.

[Torna su](#)

Il punto di vista europeo

In risposta alla pubblicazione del Libro bianco [BUSINESSEUROPE](#) (l'Associazione delle Confindustrie europee) ha sottolineato il proprio sostegno alla proposta della Commissione di rimuovere le barriere amministrative e tecniche in tutti i settori del trasporto; ribadisce la necessità di modernizzare le infrastrutture, con particolare attenzione ai finanziamenti comunitari per i grandi progetti della rete transeuropea; sostiene le iniziative a tutela dell'ambiente, ricordando che se da un lato le sfide ambientali devono essere accettate dal settore dei trasporti, dall'altro è necessario trovare soluzioni efficienti e non limitanti in ottica di crescita economica. Il settore dei trasporti rappresenta, infatti, una componente vitale dell'economia dell'UE generando il 10% del PIL totale e fornendo circa 10 milioni di posti di lavoro in Europa.

Da parte sua, [UEAPME](#) (l'Associazione europea delle PMI) sprona i governi ad assicurare che sia realmente realizzata la proposta di spostare un terzo del trasporto merci stradale sulle reti ferroviarie per distanze superiori ai 300 km entro il 2030. Per raggiungere l'obiettivo è necessario migliorare significativamente la capacità del trasporto su rotaie e marittimo, aprire i mercati in termini di competitività e agire sull'interoperabilità delle infrastrutture esistenti e in cantiere.

[Torna su](#)

I programmi europei di finanziamento

La Commissione europea cofinanzia progetti che sostengano una migliore mobilità e una migliore logistica nel settore dei trasporti. Troverete maggiori informazioni nella sezione Monitoraggio bandi.

[Torna su](#)

Per maggiori informazioni: sede.bruxelles@unioncamere-europa.eu