



Bruxelles, 2 giugno 2017
(OR. en)

9967/17

**TRANS 247
CLIMA 168
COMPET 475
ENV 576**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 1° giugno 2017

Destinatario: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: COM(2017) 283 final

Oggetto: COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI L'EUROPA IN MOVIMENTO Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 283 final.

All.: COM(2017) 283 final



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 283 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

L'EUROPA IN MOVIMENTO

**Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva
e interconnessa per tutti**

{SWD(2017) 177 final}

1. PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

I trasporti in Europa vantano una lunga e ricca storia. L'Europa ha svolto un ruolo fondamentale nel diffondere le nuove tecnologie e l'innovazione a livello mondiale. Gli aerei, i treni e gli autoveicoli europei sono sinonimo di qualità in tutto il mondo.

Il nostro obiettivo è che l'Europa continui a svolgere questo ruolo in futuro e a essere un leader nel settore della mobilità pulita, competitiva e interconnessa. In sintesi, vogliamo che l'Europa sviluppi, offra e produca soluzioni di mobilità, attrezzature e veicoli a basse emissioni, interconnessi e automatizzati della migliore qualità, e che realizzi le infrastrutture di sostegno necessarie più moderne.

È necessario perseguire questi obiettivi ambiziosi perché **il settore della mobilità riveste un ruolo fondamentale per l'economia e la società dell'UE**. Oltre a essere di per sé un importante datore di lavoro, è un elemento indispensabile per la competitività dell'economia nel suo insieme. La libera circolazione delle persone e delle merci nel mercato interno dell'UE, e i benefici economici, sociali e culturali di un'"Europa senza frontiere", richiedono una mobilità agevole e una rete di trasporti accessibile all'interno di uno spazio unico europeo dei trasporti. Disporre di un sistema di mobilità moderno è inoltre una condizione indispensabile per garantire il successo della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in Europa e per invertire la tendenza all'aumento delle emissioni di gas a effetto serra e dell'inquinamento atmosferico derivanti dai trasporti nonostante la crescente necessità di trasporto.

La nostra mobilità sta già cambiando profondamente. La mobilità tradizionale si sta trasformando grazie a servizi di mobilità condivisa e a forme di intermodalità più agevoli. La tecnologia e le esigenze della società continuano a favorire i cambiamenti. La digitalizzazione, l'automazione e le fonti di energia alternative rivoluzionano i modelli tradizionali e creano nuove opportunità connesse all'efficienza delle risorse e all'economia circolare e collaborativa. Questi cambiamenti possono però essere anche dannosi. Se da un lato creano nuovi posti di lavoro, dall'altro possono renderne obsoleti altri. Richiedono non solo nuove competenze e buone condizioni di lavoro, ma anche capacità di anticipazione e adattamento e investimenti.

L'UE deve essere in prima linea nel definire questo cambiamento a livello mondiale. Ciò significa passare dalla frammentazione delle reti di trasporto di oggi alla mobilità integrata e sostenibile di domani. La Commissione sta definendo un programma per fare della **mobilità pulita, competitiva e interconnessa** una realtà per tutti. La nostra azione vuole rafforzare la competitività del settore europeo della mobilità per promuovere l'occupazione, la crescita e gli investimenti, affrontando nel contempo la dimensione sociale della mobilità e garantendo un elevato livello di sicurezza per i viaggiatori. Fornirà un contributo fondamentale all'ambizioso obiettivo della Commissione europea di realizzare un'Europa che protegge, offre opportunità e difende, e di conseguire gli impegni dell'UE in materia di energia e clima per il 2030. Ciò contribuirà a migliorare la salute pubblica e la qualità della vita di tutti i cittadini dell'UE. A tal fine è necessario adottare un **approccio globale e integrato** nel quale tutti i soggetti interessati devono collaborare ai diversi livelli: istituzioni dell'UE, Stati membri, città e altri enti locali, industria, parti sociali e tutti gli interessati. La proposta di risoluzione del

Parlamento europeo sul trasporto stradale nell'Unione europea conferma che le nostre proposte giungono al momento giusto e condividono la stessa visione¹.

Non partiamo da zero. L'UE ha già realizzato diverse pietre miliari. Ha gettato le basi per creare uno spazio unico europeo dei trasporti, individuando gli ostacoli ai servizi di mobilità transfrontaliera sicuri, efficienti e a prezzi accessibili, per via terrestre, marittima o aerea, in tutto il territorio dell'Unione. Numerose iniziative sono già in corso nei settori del trasporto aereo e ferroviario². Inoltre, i progetti strategici di infrastrutture di trasporto transeuropee e i programmi di ricerca dell'UE, in particolare Orizzonte 2020, sostengono l'innovazione e la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto.

La presente comunicazione si concentra sul contributo fondamentale che il **trasporto su strada** deve fornire. È accompagnata da una serie di proposte riguardanti il settore, i cui obiettivi sono sostenere la realizzazione delle infrastrutture per la tariffazione stradale, i combustibili alternativi e la connettività, una migliore informazione dei consumatori, un mercato interno più forte e il miglioramento delle condizioni di lavoro per il settore dell'autotrasporto, nonché misure volte a gettare le basi per la mobilità cooperativa, interconnessa e automatizzata³. Nei prossimi dodici mesi a queste proposte se ne aggiungeranno altre, anche su norme in materia di emissioni per il periodo successivo al 2020 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri e per i veicoli pesanti.

L'importanza della mobilità in generale, e del trasporto su strada in particolare, è riflessa in molti altri quadri strategici dell'UE che hanno un'influenza determinante su queste tematiche. Il successo delle priorità della Commissione Juncker per quanto riguarda l'**Unione dell'energia, il mercato unico digitale e l'agenda per l'occupazione, la crescita e gli investimenti** contribuisce a migliorare i trasporti e la mobilità. La **strategia dell'Unione dell'energia** del febbraio 2015⁴ ha individuato nella transizione verso un settore dei trasporti efficiente sotto il profilo energetico e decarbonizzato uno dei suoi settori prioritari d'azione, e il pacchetto "Energia pulita per tutti gli europei" del novembre 2016⁵ prevedeva misure volte ad accelerare la diffusione dei combustibili a basse emissioni di carbonio e a sostenere l'eletromobilità. Le misure già delineate nella **strategia europea per una mobilità a basse emissioni** adottata nel luglio 2016 sono in corso di attuazione⁶. Gli investimenti nelle infrastrutture nell'ambito del **piano di investimenti per l'Europa**⁷ infondono un forte stimolo per una mobilità pulita, competitiva e interconnessa nell'Europa del futuro. Come indicato nel **pilastro europeo dei diritti sociali**⁸, costruire un'Europa più equa e rafforzare la sua dimensione sociale sono priorità fondamentali per la Commissione. Questi obiettivi devono applicarsi anche al settore della mobilità e sostenere un mercato del lavoro che sia equo e che funzioni correttamente.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=EN>

² COM(2015) 598.

³ Cfr. anche la revisione intermedia della strategia per il mercato unico digitale (COM(2017) 228).

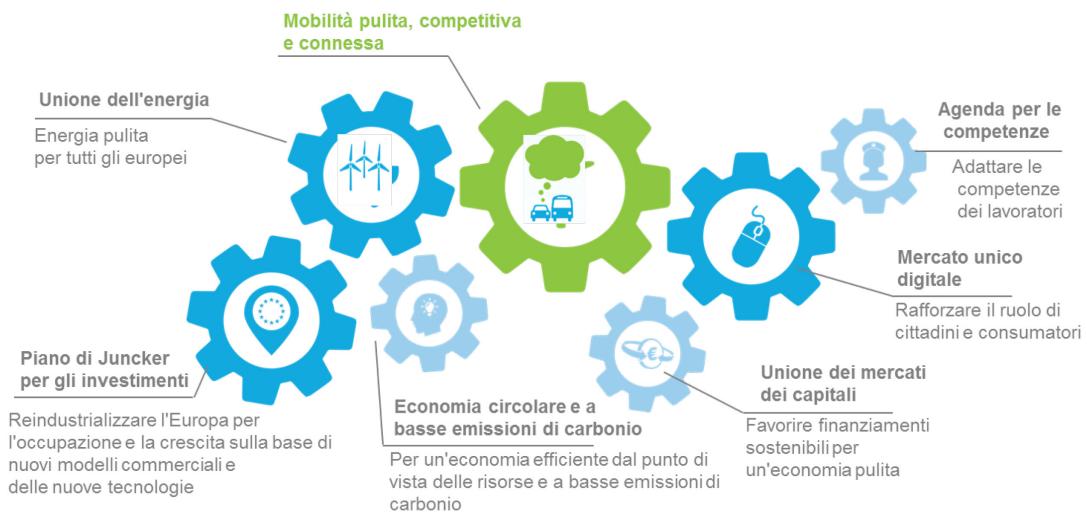
⁴ COM(2015) 80.

⁵ Nel quadro delle proposte di revisione della direttiva sulle energie rinnovabili (COM/2016/767) e della direttiva sul rendimento energetico nell'edilizia (COM/2016/765).

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_it

⁸ COM(2017) 250.



2. TENDENZE E SFIDE PRINCIPALI

Conseguire la sostenibilità a fronte di una domanda in continuo aumento

Si prevede che le attività di trasporto in tutta Europa continueranno a crescere. Fra il 2010 e il 2050 il trasporto passeggeri dovrebbe aumentare del 42% circa, mentre quello merci del 60%⁹. Questa tendenza rende ancora più difficile la realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile.

Oggi la mobilità è il principale settore economico in tutto il mondo. Nell'UE, il settore dei trasporti e dello stoccaggio impiega oltre 11 milioni di persone e rappresenta così più del 5% degli occupati¹⁰ e quasi il 5% del prodotto interno lordo dell'Unione europea¹¹. Rappresenta il 20% circa delle esportazioni dell'Unione europea verso i principali partner commerciali dell'Unione. Il trasporto su strada è il principale modo di trasporto utilizzato nell'UE: costituisce la metà del totale delle attività di trasporto merci (quasi i tre quarti su strada) ed è la principale forma di trasporto privato dei cittadini¹². Si calcola che le imprese di autotrasporto dell'UE diano lavoro direttamente a circa 5 milioni di persone, che lavorano in circa 915 000 aziende, per lo più di dimensioni piccole e medie¹³.

⁹ Fonte: Valutazione d'impatto che accompagna la proposta di direttiva che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Tutti i dati sono contenuti nel documento SWD(2017) 177 che accompagna la presente comunicazione.

¹⁰ Eurostat, Indagine sulla forza lavoro, dati del 2016, sezione H della NACE: "Trasporto e stoccaggio".

¹¹ Eurostat, Conti nazionali, dati del 2014, sezione H della NACE: "Trasporto e stoccaggio".

¹² Il trasporto dell'UE in cifre, 2016. https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

¹³ Calcoli basati sulle statistiche strutturali sulle imprese di Eurostat, dati relativi al 2014, per la sezione H della NACE.

La congestione del trasporto su strada provoca sprechi enormi, il cui valore è stimato all'1% del prodotto interno lordo dell'UE (100 miliardi di euro), e il fenomeno è in aumento¹⁴. Il trasporto su strada contribuisce inoltre notevolmente all'inquinamento atmosferico, che rappresenta una grave minaccia per la salute pubblica. Le conseguenze pesano sugli utenti dei servizi di trasporto, in particolare gli abitanti delle città europee, che spesso non rispettano le norme di qualità dell'aria dell'UE¹⁵. I risultati sono gravi: le morti premature nell'UE dovute all'inquinamento provocato dai trasporti¹⁶ sono quasi tre volte superiori a quelle causate dagli incidenti stradali¹⁷. Inoltre, milioni di europei soffrono di malattie respiratorie e cardiovascolari croniche.

In aggiunta, il settore dei trasporti è una delle principali fonti di emissioni di gas a effetto serra in Europa, superato solo da quello dell'energia. Da solo, il trasporto su strada è responsabile di quasi un quinto delle emissioni dell'UE. Il settore della mobilità riveste pertanto una particolare importanza nell'ambito degli sforzi dell'Unione europea di mantenere vivo lo slancio per conseguire l'obiettivo di un'economia a basse emissioni di carbonio. Se da un lato le attività di trasporto aumentano, dall'altro le emissioni di gas a effetto serra devono diminuire: questa è una condizione essenziale per conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di energia e clima per il 2030. Inoltre, la Commissione ha presentato l'ambizioso piano dell'UE di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti di almeno il 60% entro il 2050.¹⁸ Finora i risultati sono stati scarsi: occorre intensificare gli sforzi per invertire questa tendenza. Questa situazione è particolarmente evidente nel settore del trasporto su strada, in cui è necessario passare all'utilizzo di veicoli a emissioni zero.

Mobilità sostenibile significa anche utilizzare meglio le risorse limitate disponibili. L'economia circolare diventerà più importante, in particolare per quanto riguarda il riutilizzo di materiali rari e la limitazione dei costi delle materie prime. Ad esempio, il riciclo delle pile potrebbe costituire la base di nuovi modelli di attività produttive dell'industria automobilistica europea.

Cambiare il comportamento dei consumatori e i modelli della domanda

La domanda di mobilità dei cittadini è in aumento e il loro comportamento nei confronti della mobilità sta cambiando. La mobilità è sempre più considerata come un servizio e i consumatori auspicano di vederne migliorare la qualità, la comodità e la flessibilità a prezzi accessibili. Desiderano avere la possibilità di passare agevolmente da un modo di trasporto all'altro e accedere facilmente alle informazioni di viaggio. In particolare per le giovani generazioni, noleggiare e condividere servizi di mobilità sono abitudini sempre più diffuse, mentre possedere un veicolo privato è un traguardo sempre meno ambito.

¹⁴ Studio sulla mobilità urbana - Valutare e migliorare l'accessibilità delle aree urbane, Commissione europea, 2017.

¹⁵ La normativa UE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (direttiva 2008/50/CE) fissa i limiti per la qualità dell'aria che non possono essere superati sul territorio dell'UE e impone agli Stati membri di limitare l'esposizione dei cittadini alle sostanze inquinanti atmosferiche nocive. Oggi, questi limiti sono stati superati in 23 dei 28 Stati membri dell'UE e in oltre 130 città in tutta Europa.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501.

I cittadini dell'UE trascorrono in media quasi 10 ore alla settimana nei trasporti, percorrono una distanza media di 34,7 km al giorno e consacrano il 13% delle spese ai trasporti¹⁹.

L'esperienza quotidiana della congestione del traffico, l'accordo di Parigi sul clima, la crisi riguardante le emissioni dei veicoli diesel, il dibattito pubblico sugli effetti delle emissioni e l'adozione di misure politiche quali la creazione di zone a traffico limitato per scoraggiare l'uso dell'automobile nelle aree urbane sono tutti fattori che hanno contribuito a rendere i consumatori più consapevoli dell'impatto del trasporto privato sulla qualità dell'aria, i cambiamenti climatici e la salute. Oggi i cittadini vogliono soluzioni di mobilità che al tempo stesso migliorino la mobilità e contribuiscono alla lotta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento atmosferico. Tuttavia, l'invecchiamento e l'urbanizzazione della popolazione in Europa rappresentano delle sfide per la mobilità non solo nelle città, ma anche per l'inclusione sociale e la connettività delle zone rurali.

Occupazione e competitività

La mobilità europea deve rimanere tra le migliori al mondo. Data la sua importanza per la crescita e l'occupazione e la crescente concorrenza a livello mondiale, il settore dei trasporti nell'Unione europea dovrebbe essere all'avanguardia in materia di innovazione e diffusione delle nuove tecnologie. Questo processo di cambiamento deve inoltre tenere pienamente conto delle condizioni lavorative e sociali nel settore.

La decarbonizzazione, l'utilizzo di tecnologie a basse emissioni, quali la propulsione elettrica per i veicoli a motore, e lo sviluppo di soluzioni di mobilità cooperative, interconnesse e altamente automatizzate sono alcune delle sfide più urgenti e delle principali opportunità per il futuro della nostra mobilità; lo stesso vale per l'emergere di nuovi concetti di mobilità, ad esempio il car-sharing, e di nuove soluzioni per ottimizzare la logistica.

Il settore automobilistico europeo subirà modifiche strutturali che potrebbero notevolmente riorganizzare la catena del valore, le priorità d'investimento e le scelte tecnologiche, con implicazioni anche per la sua posizione competitiva a livello mondiale. Questo inciderà sui differenti attori che partecipano alla catena del valore, dai produttori di materie prime, dai fornitori e dai fabbricanti di veicoli ai concessionari e ai servizi di assistenza, compresi tutti quanti prestano servizi di mobilità.

Il settore automobilistico dell'UE dà lavoro a 8 milioni di persone e rappresenta il 4% del valore aggiunto lordo dell'Unione europea, con un surplus commerciale di 120 miliardi di euro²⁰. L'UE è fra i maggiori produttori mondiali di autoveicoli e il settore rappresenta il principale investitore privato in attività di ricerca e sviluppo, cosa che ne sottolinea la leadership tecnologica a livello mondiale. Anche se il montaggio finale avviene sempre più spesso al di fuori dell'UE, gli elementi finali di maggior valore della catena del valore, ad esempio la ricerca e lo sviluppo, la progettazione o la commercializzazione, restano in larga misura in Europa.

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité, aprile 2017: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

²⁰ Commissione europea, Direzione generale per il Mercato interno, l'industria, l'imprenditoria e le PMI, *Automotive Industry*, disponibile qui: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en

Competenze che cambiano

Per alimentare l'innovazione tecnologica e trarne i vantaggi che offre, i lavoratori del settore della mobilità devono avere le competenze giuste: questa è una sfida enorme per l'industria odierna. La produzione di veicoli puliti, interconnessi e automatizzati ha un impatto sull'intensità di lavoro nel settore manifatturiero e richiede nuove competenze, ad esempio per l'assemblaggio dei motori elettrici o la fabbricazione di batterie, attrezzature informatiche o dispositivi di rilevamento, e se da un lato si prevede che la richiesta di ingegneri continuerà ad aumentare, dall'altro i processi richiedono sempre più competenze informatiche sofisticate. D'altro canto, la guida automatizzata può avere un impatto significativo sulla manodopera e richiederne la riqualificazione a medio e lungo termine, ad esempio nel caso di professioni quali i conducenti di mezzi pesanti. Occorre anticipare questa tendenza e accompagnarla con un dialogo sociale rafforzato e meccanismi di sostegno per aiutare i cittadini a sfruttare al meglio le nuove opportunità.

Sicurezza stradale

Negli ultimi decenni sono stati realizzati notevoli progressi che hanno fatto dell'UE la regione più sicura al mondo per il trasporto su strada, ma l'elevato numero di decessi e lesioni gravi continua a provocare enormi sofferenze umane e costi economici inammissibili, stimati a 100 miliardi di euro all'anno. Nel 2016, 25 500 persone hanno perso la vita sulle strade dell'UE e altre 135 000 sono rimaste gravemente ferite²¹.

La rivoluzione digitale della mobilità

Il settore della mobilità nell'UE deve cogliere le opportunità offerte dalle tecnologie digitali. La connettività e i social media stanno trasformando i concetti di mobilità tradizionali. Stanno emergendo nuovi modelli economici che producono servizi innovativi di mobilità, fra cui nuove piattaforme online per le operazioni di trasporto merci, car pooling, sistemi di condivisione di biciclette o auto, oppure applicazioni per smartphone che offrono analisi e dati in tempo reale sulle condizioni del traffico²².

I veicoli stessi stanno cambiando sotto la spinta delle tecnologie digitali. Diventano sempre più intelligenti, grazie a nuovi servizi di bordo interconnessi e cooperativi e alla maggiore automazione disponibile. Lo sviluppo di veicoli senza conducente beneficia di investimenti massicci. I veicoli automatizzati dovranno ricorrere a scambi di dati sicuri fra i veicoli e fra i veicoli e l'infrastruttura stradale, il che, a sua volta, richiede una capacità di rete sufficiente per consentire a milioni di veicoli di interagire contemporaneamente.

Fabbisogno di investimento nelle infrastrutture

Dall'inizio della crisi economica mondiale l'UE soffre di scarsi investimenti nelle infrastrutture, ad esempio nel settore dei trasporti, dell'energia e del digitale, cosa che ha ostacolato la modernizzazione del sistema di mobilità dell'UE. Un impegno collettivo e

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

²² COM(2016) 356 e COM(2016) 288.

coordinato a livello europeo, recentemente confermata dal piano di investimenti per l'Europa²³, deve invertire questa tendenza al ribasso.

Il Fondo monetario internazionale stima che un aumento dell'1% della spesa per le infrastrutture convenzionali comporta una crescita dell'1,5% del prodotto interno lordo²⁴.

La guida completamente automatizzata richiederà nuovi servizi e infrastrutture satellitari e di telecomunicazione per il posizionamento dei veicoli e la comunicazione fra di essi. La comunicazione mobile di quinta generazione (5G)²⁵ e i servizi Galileo sono uno strumento utile per rispondere a queste esigenze. La guida autonoma e i veicoli puliti richiederanno la pianificazione integrata di infrastrutture e investimenti per attrezzare le strade con le infrastrutture necessarie di telecomunicazione e ricarica, ad esempio per le automobili elettriche, nonché fornire dati stradali di alta qualità, ad esempio per le mappe digitali ad alta definizione e pienamente interoperabili e apparecchiature di bordo interoperabili.

Si calcola che saranno necessari 740 miliardi di euro per completare i corridoi della rete centrale della rete transeuropea di trasporto²⁶ entro il 2030 - per creare un autentico spazio unico europeo dei trasporti, sostenere il mercato unico dell'UE e la decarbonizzazione e sfruttare pienamente i vantaggi della digitalizzazione. Il totale degli investimenti nell'infrastruttura di trasporto dell'UE (rete globale TEN-T e trasporto urbano) si aggira sui 130 miliardi di euro all'anno, sostanzialmente in linea con i livelli storici pari all'1% circa del prodotto interno lordo²⁷. Saranno necessari investimenti massicci per porre rimedio alle attuali carenze di manutenzione dell'infrastruttura che si registrano nella maggior parte degli Stati membri. Per mobilitare tali ingenti investimenti nel settore dei trasporti occorrerà compiere un grande sforzo combinato da parte del settore pubblico e privato.

3. LA MOBILITÀ IN EUROPA NEL 2025

L'Europa deve puntare a compiere progressi rapidi per realizzare un sistema di trasporto pulito, competitivo e interconnesso che integri tutti i mezzi di trasporto entro il 2025 e che copra l'intera Unione europea, collegandola ai paesi vicini e al resto del mondo. Il sistema deve permettere a tutti di spostarsi senza difficoltà in città e tra le città e le zone rurali, restando sempre collegati. Inoltre, deve fondarsi su un settore che è leader mondiale nella produzione e fornitura di servizi.

Questo ambizioso obiettivo richiede un **approccio integrato** a livello dell'UE, nazionale, regionale e locale in molteplici settori di intervento. A livello dell'UE, è necessario un insieme

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_it

²⁴ FMI, World Economic Outlook, ottobre 2014.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ Piani di lavoro dei coordinatori europei per il corridoio della rete centrale TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

²⁷ Fonte: OCSE - ITF (2016).

mirato di **norme e standard** comuni corredata di un'ampia gamma di **misure di sostegno**²⁸, fra cui figurano investimenti nelle infrastrutture, progetti di ricerca e innovazione, sperimentazioni transfrontaliere per l'installazione di sistemi interoperabili e piattaforme di cooperazione tra le parti interessate.

Tutte queste misure che si rafforzano reciprocamente sono state riunite in un'unica agenda sulla mobilità orientata al futuro. L'agenda si concentra sui settori in cui l'UE può davvero fare la differenza per garantire a tutti una **mobilità pulita, competitiva e interconnessa**, riservando un'attenzione particolare al contributo essenziale del trasporto su strada per realizzare questa visione per la mobilità in Europa nel 2025.

3.1 Accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e pulita

L'UE deve accelerare la transizione dell'Europa verso una mobilità a zero emissioni. È per questo motivo che l'Unione europea ha bisogno di un quadro normativo completo che favorisca le tecnologie pulite, migliorando le norme in materia di emissioni e l'impiego di combustibili a basso tenore di carbonio²⁹, e garantisca al contempo elevati livelli di sicurezza e protezione. Inoltre, la rapida attuazione di sistemi di tariffazione stradale intelligenti, una migliore informazione dei consumatori e il sostegno a favore di azioni da parte delle autorità nazionali e locali apporteranno enormi benefici in termini di competitività, protezione dell'ambiente e salute pubblica.

Promuovere la mobilità sostenibile migliorando le norme sulle emissioni

Per rispondere alla recente crisi riguardante le emissioni prodotte dalle automobili e alla grande preoccupazione suscitata fra l'opinione pubblica, la Commissione ha adottato rapidamente una serie di azioni per garantire l'efficacia dei controlli e la trasparenza a beneficio dei consumatori. Tra le misure intese a riconquistare la fiducia dei consumatori nell'industria automobilistica e nel sistema normativo figura la proposta di un nuovo e solido **quadro dell'UE relativo all'omologazione**³⁰. Ora occorre giungere rapidamente a un accordo con il Parlamento europeo e il Consiglio per far entrare in vigore questa normativa, ambiziosa e quanto mai indispensabile. Inoltre, sono state introdotte nuove procedure di prova per verificare le emissioni delle autovetture in condizioni di guida reali nonché in laboratorio che si applicheranno ai nuovi tipi di veicoli a partire dal settembre 2017.

L'innovazione e la concorrenza stanno accelerando a livello mondiale e il settore automobilistico si trova ad affrontare un processo di profonda trasformazione. L'Europa deve definire un percorso capace di garantire che l'industria automobilistica europea conservi anche in futuro l'attuale posizione di leadership mondiale.

Le norme in materia di emissioni di biossido di carbonio a livello dell'UE sono un forte stimolo all'innovazione e all'efficienza e contribuiranno a rafforzare la competitività e a preparare il terreno per i veicoli a basse emissioni adottando un approccio neutro sotto il profilo tecnologico. La Commissione ha avviato i lavori per la **revisione delle norme sulle**

²⁸ Per informazioni più dettagliate in proposito, consultare il documento SWD(2017) 177 che accompagna la presente comunicazione.

²⁹ COM(2016) 767

³⁰ COM(2016) 031

emissioni di biossido di carbonio post-2020-2021 per le automobili e i furgoni. Fra le opzioni in esame figura l'inclusione di obiettivi specifici per i veicoli a basse e/o zero emissioni. Anche le norme dell'UE per i **veicoli pesanti** sono attualmente all'esame della Commissione. Le proposte, che dovrebbero essere presentate, rispettivamente, verso la fine del 2017 e nel primo semestre del 2018, si baseranno su procedure di prova modernizzate che rispecchino maggiormente le emissioni prodotte in condizioni reali.

Prima di elaborare i nuovi limiti di biossido di carbonio per le emissioni dei veicoli pesanti, la Commissione propone una solida procedura di certificazione per la determinazione delle emissioni di biossido di carbonio e del consumo di carburante, compreso un sistema di monitoraggio e trasmissione dei dati così certificati. Queste misure aumenteranno la trasparenza a beneficio dei consumatori e agevolleranno anche la differenziazione della tariffazione per l'uso dell'infrastruttura stradale.

Attualmente le emissioni prodotte dai veicoli pesanti - ad es. camion, autobus e pullman - rappresentano circa un quarto delle emissioni di biossido di carbonio del trasporto su strada e, secondo le previsioni, dovrebbero aumentare anche del 10% tra il 2010 e il 2030, ma nell'UE non sono soggette a norme sull'efficienza energetica dei combustibili, a differenza di quanto avviene in altre regioni del mondo³¹.

La Commissione sta inoltre valutando in che modo applicare meglio in tempi brevi la **legislazione in vigore in materia di pesi e dimensioni** dei veicoli commerciali pesanti al fine di migliorare l'efficienza del consumo di carburante e ridurre le emissioni di biossido di carbonio in relazione alle caratteristiche aerodinamiche³².

Favorire la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio è una priorità della politica di coesione dell'UE, che comprende un importo stimato di 39 miliardi di euro per sostenere il passaggio verso un settore dei trasporti efficiente sotto il profilo energetico e a basse emissioni, che a sua volta comporta 12 miliardi di euro destinati a favorire la mobilità urbana sostenibile multimodale a basse emissioni di carbonio.

Fornire ai consumatori gli strumenti per scegliere con cognizione di causa

È importante fornire ai consumatori informazioni più precise e trasparenti sulle prestazioni dei veicoli in termini di emissioni. Il nuovo quadro per le norme in materia di emissioni fornirà strumenti per misure quali una migliore informazione dei consumatori nei settori riguardanti l'**etichettatura delle automobili**³³ e consentirà agli Stati membri di adeguare le loro misure fiscali e alle autorità locali di utilizzarle in programmi per la promozione della mobilità pulita. A tal fine, l'invito di quest'anno a presentare proposte LIFE³⁴ sostiene anche i progetti che consentono ai consumatori di beneficiare di un risparmio sul consumo effettivo di carburante e di informarsi correttamente sulle automobili poco inquinanti prima dell'acquisto.

Già oggi, molte **città** europee hanno deciso di affrontare in modo coordinato le sfide poste dai **cambiamenti climatici**, dalla **congestione del traffico** e dall'**inquinamento atmosferico**. Si sono impegnate a investire in trasporti pubblici puliti e stanno promuovendo attivamente modi di trasporto attivi e sostenibili, con il supporto di **servizi di informazione sulla mobilità**

³¹ Fonte: EU Reference Scenario 2016: Energy, transport and GHG emissions - Trends to 2050 (Scenario di riferimento UE 2016: energia, trasporti ed emissioni di gas serra - tendenze fino al 2050).

³² Direttiva (UE) 2015/719

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

multimodale che offrono agli utenti una serie di opzioni, fra cui l'uso della bicicletta e sistemi di car-sharing. Alcune città stanno introducendo o prendendo in considerazione la realizzazione di zone a traffico limitato per ridurre gli elevati livelli di inquinamento atmosferico provocato dal trasporto su strada. La Commissione sta monitorando attentamente queste iniziative in stretta collaborazione con le città e gli Stati membri³⁵, in particolare per garantire che tutti i conducenti siano in grado di accedere alle **informazioni** pertinenti. Altre misure potrebbero comprendere la formulazione di **orientamenti per le amministrazioni cittadine sulle restrizioni di accesso del traffico alle zone urbane**, ma l'effettiva attuazione delle specifiche dell'UE per i servizi di trasporto intelligenti³⁶ consentirà soprattutto alle autorità pubbliche di fornire agli utenti informazioni di viaggio precise e in tempo reale di questo tipo.

Pedaggi stradali intelligenti

I pedaggi fatti pagare agli utenti della strada possono fornire un contributo considerevole al finanziamento dell'infrastruttura, e gli adeguamenti introdotti per riflettere l'uso e le emissioni prodotte possono aiutare ad accelerare l'innovazione, ad esempio nel settore delle tecnologie pulite. Sempre più Stati membri dell'UE stanno mettendo in atto varie forme di **pedaggio stradale**.

La Commissione ritiene che una tariffazione stradale basata sulla distanza (invece che sul tempo) rifletta meglio l'utilizzo, le emissioni e l'inquinamento effettivi e, pertanto, **propone di adeguare il quadro normativo per il pedaggio stradale** per porre rimedio a tale situazione³⁷. Il campo di applicazione della normativa sarà ampliato fino a includere i pullman e i veicoli leggeri, comprese le automobili, verrà sostenuta la transizione verso l'applicazione del principio "chi inquina paga" a tutti i veicoli e i metodi di tariffazione stradale saranno modernizzati. L'inclusione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico nei pedaggi stradali, l'applicazione di tariffe differenziate in base alle prestazioni in materia di emissioni e condizioni più favorevoli per i veicoli a zero emissioni incoraggeranno e ricompenseranno quanti investono in veicoli più puliti.

Anche la congestione nelle zone urbane può essere affrontata con un sistema di pedaggi intelligenti. La Commissione propone di aggiornare la normativa per consentire l'introduzione di "tasse sul traffico" applicabili a tutti i veicoli. Nella fase successiva i bollini dovrebbero essere gradualmente eliminati e sostituiti da sistemi basati sull'uso, che dal 2023 saranno applicati ai veicoli pesanti adibiti al trasporto merci.

Gli appalti pubblici come incentivo per trasporti puliti

Per promuovere con più efficacia l'uso degli **appalti pubblici** per incentivare la creazione di mercati per i prodotti innovativi e a basse emissioni, la Commissione intende modificare la normativa dell'UE sui veicoli puliti verso la fine del 2017³⁸. Poiché sono gli enti comunali e locali a indire gran parte delle gare d'appalto, esiste un forte potenziale per il passaggio a un'alimentazione a basse emissioni per i veicoli adibiti al trasporto pubblico, quali gli autobus.

³⁵ Nel novembre 2017 la Commissione avvierà il forum europeo "Aria pulita", che si concentrerà in particolare sulle città e su esempi concreti di sistemi di mobilità puliti ed efficienti sviluppati e realizzati con successo.

³⁶ Direttiva 2010/40/UE.

³⁷ COM(2017) 275 e COM(2017) 276.

³⁸ Direttiva 2009/33/CE.

È possibile usufruire del cofinanziamento dell'UE, ad esempio da parte del Fondo europeo di sviluppo regionale³⁹.

Una mobilità urbana più pulita e intelligente

Con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo di una mobilità urbana efficiente e sostenibile, nel gennaio del 2017 la Commissione ha inaugurato un partenariato per la mobilità tra l'UE, i governi nazionali, le autorità locali e gli altri soggetti interessati nel quadro dell'**agenda urbana per l'UE**⁴⁰. L'accento sarà posto su trasporto pubblico, mobilità sostenibile e accessibilità (per rispondere alle esigenze di gruppi quali i disabili, gli anziani e i bambini), trasporto efficiente con una buona connettività locale e regionale, e su come sfruttare la mobilità urbana per garantire elevati standard di qualità dell'aria nelle città europee⁴¹. L'obiettivo è preparare un piano d'azione da attuare a partire dal 2018, approfittando dell'esperienza maturata con numerosi progetti CIVITAS e dei piani di mobilità urbana sostenibile elaborati finora⁴².

3.2 Garantire un mercato interno competitivo ed equo per il trasporto su strada

L'UE deve garantire un mercato interno competitivo ed equo sul piano sociale per i servizi di trasporto su strada, considerata l'importanza del settore per l'economia e la società europee. L'industria dell'UE deve consolidare la sua forte competitività nel settore manifatturiero e dei servizi in materia di trasporti. È essenziale prendere in considerazione la dimensione sociale.

Creare condizioni eque di concorrenza nel trasporto su strada

La Commissione sta pertanto rivedendo le **norme dell'UE sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada** e sui **veicoli noleggiati**⁴³, con l'obiettivo di garantire un'adeguata parità di condizioni tra gli operatori di trasporto, ridurre il numero dei percorsi a vuoto non necessari e chiarire le norme per affrontare la frammentazione del mercato e migliorarne l'applicazione. L'eliminazione di requisiti amministrativi inutili e onerosi (ad es. le disposizioni riguardanti la notifica preventiva del numero di operazioni di cabotaggio⁴⁴) e le pratiche di controllo permetteranno di ridurre ulteriormente i costi e migliorare le condizioni di mercato.

Si calcola che la proposta della Commissione consentirebbe alle imprese di risparmiare fra 3 e 5 miliardi di euro nell'UE durante il periodo 2020-2035⁴⁵.

La Commissione è altresì impegnata in una revisione della normativa dell'UE riguardante gli **autobus** e i **pullman**, al fine di garantire parità di condizioni per tutti gli operatori e migliorare le opzioni di viaggio per i consumatori⁴⁶.

³⁹ Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ In particolare, i partenariati per la mobilità urbana e la qualità dell'aria forniranno soluzioni concrete fondate sulle migliori pratiche in tutta Europa.

⁴² <http://civitas.eu/> Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁴³ COM(2017) 281 e COM(2017) 282.

⁴⁴ Solitamente è definito come il trasporto di merci o di passeggeri tra due punti dello stesso paese da parte di un trasportatore di un altro paese.

⁴⁵ SWD(2017) 194 e SWD(2017) 195.

Migliorare il quadro sociale e le condizioni di lavoro

Inoltre, la Commissione sta adottando una serie di misure volte a migliorare l'applicazione della **legislazione in materia sociale nel settore del trasporto su strada**, al fine di garantire l'efficace funzionamento del mercato interno e migliorare le condizioni sociali dei conducenti del trasporto internazionale, attualmente insoddisfacenti⁴⁷. Le misure sull'accesso al mercato devono andare di pari passo con l'adozione di misure intese a garantire la certezza del diritto e un'applicazione più efficace delle norme in campo sociale. Questi provvedimenti affronteranno i problemi posti dalle attività delle "società di comodo" e dai modelli aziendali complessi e non trasparenti, impediranno il cabotaggio illegale e contrasteranno le pratiche occupazionali illecite. L'obiettivo è garantire un elevato livello di protezione sociale per tutti i lavoratori del settore dei trasporti in tutta l'Unione, evitando la frammentazione ed eliminando oneri amministrativi per le imprese. Garantendo procedure amministrative efficienti (ad es. accettare l'uso di documenti elettronici ed effettuare i controlli utilizzando i dati del tachigrafo), tali misure offriranno anche migliori garanzie di parità di condizioni, un servizio senza soluzione di continuità in tutta l'UE e una riduzione dei costi e dei tempi.

Come previsto dalla normativa, la Commissione propone maggiore chiarezza circa l'applicazione delle norme UE sul **distacco dei lavoratori**⁴⁸ nel settore del trasporto su strada. La Commissione propone di confermare che tutte le operazioni di cabotaggio debbano essere soggette alle norme locali in materia di retribuzioni. In questo modo garantirà un'applicazione proporzionata ed efficace delle leggi sul salario minimo e adotterà un sistema di controllo migliore. Inoltre, propone misure per garantire che i conducenti possano rientrare a casa a scadenze molto regolari e usufruiscono sempre di una sistemazione adeguata durante i riposi settimanali. La Commissione consulterà le parti sociali sulle proposte di maggiore chiarezza e flessibilità nel calcolo dell'orario medio di lavoro⁴⁹. Il risultato sarà sia più equità sociale che una migliore competitività a lungo termine dell'industria europea del trasporto su strada.

Le tecnologie digitali intelligenti per migliorare il rispetto delle regole e controllarne l'applicazione

I dispositivi digitali di bordo come il **tachigrafo digitale** utilizzati dagli autotrasportatori possono proteggere le condizioni di lavoro dei lavoratori, consentono di verificare più agevolmente la conformità al diritto dell'UE e servono ad applicare sistemi di tariffazione stradale differenziata, facilitando così lo sviluppo di nuovi servizi di mobilità. La Commissione propone misure per promuovere soluzioni digitali interoperabili, sia per il pedaggio interoperabile (**sistema europeo di pedaggio elettronico**⁵⁰) che per il controllo dell'applicazione delle norme sociali, e semplificare le formalità amministrative per gli operatori (rapida diffusione dei **tachigrafi digitali**⁵¹, uso più sistematico dei documenti elettronici, scambio di informazioni tra le autorità nazionali preposte all'esecuzione attraverso una maggiore interconnessione o banche dati comuni per giungere alla creazione di sportelli unici). Con l'adozione delle misure previste queste tecnologie saranno opportunamente adeguate per sfruttare pienamente i vantaggi dei nuovi sistemi di trasporto intelligenti.

⁴⁶ Regolamento (CE) n. 1073/2009.

⁴⁷ COM(2017) 278.

⁴⁸ Direttiva 96/71/CE (proposta di revisione attualmente in discussione al Parlamento europeo e al Consiglio).

⁴⁹ C(2017) 3815.

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

Favorire l'evoluzione delle competenze

La Commissione sostiene partenariati settoriali, in particolare nel settore automobilistico, attraverso il suo **piano per la cooperazione settoriale sulle competenze** nel quadro della **nuova agenda per le competenze per l'Europa**⁵². L'obiettivo è sostenere la cooperazione tra i datori di lavoro, i sindacati, gli istituti di istruzione e formazione al fine di individuare squilibri tra domanda e offerta di competenze e sviluppare strategie in materia di competenze e aggiornare i programmi di studio e i moduli di formazione. Per agevolare le attività dei partenariati settoriali, nel gennaio del 2017 la Commissione ha pubblicato un invito a presentare proposte nell'ambito del programma Erasmus+.

Sicurezza stradale

Tutti le parti interessate devono contribuire a ridurre il numero inaccettabile di vittime della strada che perdono la vita o rimangono ferite, con tutte le sofferenze umane e i costi economici che ne derivano. La regolamentazione, la tecnologia e l'infrastruttura svolgono tutte un loro ruolo e anche l'interazione che ora esiste fra le infrastrutture e i veicoli può migliorare la sicurezza stradale e contribuire all'ambizioso obiettivo di zero morti sulle strade entro il 2050 "Vision Zero by 2050").

La guida interconnessa e automatizzata⁵³ e i sistemi avanzati di assistenza alla guida possono migliorare la sicurezza compensando gli errori umani e la distrazione, che sono all'origine di molti incidenti stradali. Entro la fine del 2017 la Commissione completerà la **revisione dei requisiti generali di sicurezza per le automobili, i mezzi pesanti e gli autobus** definiti nell'ambito dell'omologazione affinché tengano conto degli ultimi progressi tecnologici⁵⁴.

La Commissione è altresì impegnata in una revisione della legislazione dell'UE sulla **sicurezza delle infrastrutture stradali e delle gallerie** applicabile lungo le reti transeuropee di trasporto per valutare la necessità di rafforzare i livelli di sicurezza⁵⁵.

3.3 Sfruttare i vantaggi della digitalizzazione, dell'automazione e dei servizi di mobilità intelligente

L'UE deve sfruttare le opportunità offerte dalla digitalizzazione e dall'automazione per costruire un sistema di mobilità efficiente e interconnesso che garantisca agli utenti soluzioni di mobilità sicure, interessanti, intelligenti, senza soluzione di continuità e sempre più automatizzate. La digitalizzazione contribuisce a rendere più efficienti le operazioni logistiche e di trasporto migliorando i flussi di traffico e ottimizzando l'utilizzo delle infrastrutture, riducendo gli oneri amministrativi per gli operatori e permettendo di combinare meglio trasporto pubblico e privato. Inoltre aiuta a realizzare la decarbonizzazione dei trasporti, facilitando il passaggio a modi di trasporto più puliti e promuovendo i tassi di occupazione dei veicoli privati.

⁵² COM(2016) 381.

⁵³ Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁵⁴ Regolamento (CE) n. 661/2009. A livello internazionale, l'adozione dei regolamenti tecnici mondiali delle Nazioni Unite sulla sicurezza dei veicoli elettrici, prevista per il mese di novembre 2017, consentirà di promuovere un quadro normativo omogeneo in paesi quali la Cina, il Giappone, la Corea e gli Stati Uniti.

⁵⁵ Direttiva 2004/54/CE.

Una mobilità cooperativa, interconnessa e automatizzata

La Commissione sostiene l'**introduzione coordinata di veicoli per il grande pubblico in parte interconnessi e automatizzati entro il 2020**, portando avanti un'ampia gamma di azioni politiche, regolamentari e di sostegno pubblico e istituendo piattaforme per le parti interessate in collaborazione con gli Stati membri e l'industria. Un approccio coordinato per gestire lo spettro e diffondere le **tecnologie 5G** sarà di fondamentale importanza per garantire il successo di questi nuovi servizi⁵⁶.

Restano ancora numerosi ostacoli da superare per giungere a livelli più elevati di automazione nonché alla prossima generazione di tecnologie di comunicazione. È essenziale effettuare prove su strada su larga scala per compiere progressi in materia di tecnologia, incoraggiare la cooperazione tra i vari attori e favorire l'accettazione da parte dell'opinione pubblica. Tali prove sono già possibili in diversi Stati membri e sono sostenute da inviti specifici nell'ambito del programma Orizzonte 2020. Nella lettera di intenti sulla guida interconnessa e automatizzata firmata il 23 marzo 2017, ventisette Stati membri dell'UE, la Norvegia e la Svizzera si sono impegnati a intensificare la cooperazione riguardante le sezioni, gli itinerari o i corridoi transfrontalieri su cui svolgere attività di ricerca, prove e dimostrazioni su larga scala in materia di sicurezza stradale, accesso ai dati e loro qualità nonché aspetti concernenti la responsabilità.

Sulla base delle conclusioni del **gruppo ad alto livello GEAR 2030**⁵⁷ espresse nelle sue prime raccomandazioni sui veicoli automatizzati previsti entro il 2020⁵⁸, l'immissione sul mercato dell'UE di tali veicoli è già possibile con l'attuale quadro di omologazione dell'UE mediante una valutazione specifica della sicurezza del veicolo. La relazione finale del gruppo GEAR 2030 (che sarà pubblicata nel novembre 2017) comprenderà raccomandazioni a lungo termine su livelli superiori di automazione dei veicoli previsti entro il 2030. In parallelo, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ha avviato lavori importanti a livello internazionale, con la partecipazione degli Stati membri dell'UE e della Commissione.

L3PILOT⁵⁹ è un'importante progetto pilota di dimostrazione nell'ambito di Orizzonte 2020 che prenderà il via nell'estate del 2017 e si concentrerà su progetti pilota su larga scala di tutta una serie di funzioni di guida automatizzata per le automobili.

Nel filone di attività sull'economia basata sui dati nell'ambito della **strategia per il mercato unico digitale**, la Commissione si occupa di tematiche fondamentali, inclusa la responsabilità e le regole di condivisione e proprietà dei dati, che sono molto importanti per l'evoluzione della guida automatizzata⁶⁰.

La diffusione di veicoli sempre più cooperativi, interconnessi e automatizzati richiede la presenza di sistemi di trasporto intelligenti affinché i veicoli siano in grado di comunicare

⁵⁶ COM(2016) 588.

⁵⁷ GEAR 2030 è un gruppo ad alto livello della Commissione incaricato di elaborare una serie di raccomandazioni sul futuro quadro normativo del settore automobilistico. [Decisione C\(2015\) 6943 della Commissione](#) del 19 ottobre 2015.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁹ Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁶⁰ COM(2017) 228 Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

direttamente con la segnaletica e l'infrastruttura stradale, nonché con gli altri utenti dei trasporti. La Commissione ha già presentato una strategia tesa a garantire la diffusione coordinata e armonizzata dei **sistemi di trasporto intelligenti cooperativi** in Europa entro il 2019⁶¹. Le misure proposte intendono evitare la frammentazione del mercato interno e affrontare i problemi più significativi, quali la sicurezza informatica e la protezione dei dati, che sono essenziali per l'efficacia operativa e l'accettazione da parte dell'opinione pubblica. Inoltre, nel 2017 la Commissione adotterà numerose misure di attuazione per garantire l'interoperabilità e la continuità dei servizi.

Nell'ambito della **piattaforma C-ROADS**⁶², gli Stati membri cooperano alla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi. La piattaforma consentirà di garantire l'interoperabilità grazie alla definizione di specifiche tecniche comuni e a prove transfrontaliere.

Sistemi di trasporto intelligenti cooperativi e prove transfrontaliere di guida interconnessa e automatizzata: La Commissione rafforzerà il suo sostegno a progetti transfrontalieri su vasta scala, a prove di guida interconnessa e automatizzata e alla diffusione di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi entro il 2019. Gli sforzi si baseranno sulla piattaforma C-ROADS e contribuiranno a realizzare quanto concordato nell'ambito della lettera di intenti di cui sopra. Queste azioni beneficiano di finanziamenti combinati erogati dal meccanismo per collegare l'Europa e dal programma Orizzonte 2020⁶³.

Migliorare l'efficienza delle reti di trasporto

La connettività e l'accessibilità delle informazioni digitali in tempo reale stanno rivoluzionando le operazioni logistiche e la pianificazione degli spostamenti. Consentono di combinare diversi modi di trasporto per le merci e i passeggeri in modo da scegliere l'itinerario più efficiente, meno costoso e più rispettoso dell'ambiente.

L'azione della Commissione contribuirà a rafforzare la sostenibilità e l'efficienza della rete di mobilità, creando incentivi e piattaforme che consentano di sfruttare al meglio i punti di forza e le capacità di ciascun modo di trasporto. La Commissione intende **rivedere la legislazione sul trasporto combinato**⁶⁴ nell'autunno del 2017 per promuovere un trasporto merci più pulito. Ridurre le restrizioni quali le procedure di autorizzazione e offrire sostegno finanziario attraverso incentivi fiscali possono stimolare la transizione che punta a ridurre al minimo la componente stradale attraverso le operazioni di trasporto combinato.

La Commissione ha istituito il **Forum digitale per i trasporti e la logistica**⁶⁵, che si concentra sulla digitalizzazione e l'accettazione dei documenti di trasporto e sulla creazione di sistemi di gestione. Le attività svolte prevedono la partecipazione di tutti i soggetti della catena logistica e affrontano la necessità di trovare un accordo su soluzioni tecniche e norme per l'accessibilità, lo scambio, la proprietà, la qualità e la protezione dei dati, nonché il finanziamento e la governance.

Utilizzare le tecnologie interconnesse e automatizzate per pianificare e localizzare il trasporto delle merci e migliorare l'efficienza degli hub (aumentando il fattore di carico dei veicoli pesanti)

⁶¹ COM(2016) 766.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html> Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁶³ SWD(2017) 177 final.

⁶⁴ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio.

⁶⁵ C(2015) 2259.

potrebbero contribuire in misura significativa a ridurre il consumo di carburante e la produzione di emissioni inquinanti⁶⁶.

La Commissione intende inoltre adottare una legislazione in materia di **informazioni sulla mobilità intermodale** che stabilirà le specifiche necessarie per fornire servizi d'informazione sulla mobilità intermodale in tutta l'UE che siano precisi e disponibili agli utenti al di là delle frontiere sull'intera rete di trasporto⁶⁷.

3.4. Investire in infrastrutture moderne per la mobilità

Tutte le misure presentate contribuiranno a realizzare un sistema di mobilità pulito, competitivo e interconnesso per le imprese e i cittadini dell'UE entro il 2025, ma per conseguire questo obiettivo sarà necessario contare anche su massicci investimenti pubblici e privati e sviluppare infrastrutture moderne ed efficienti.

Rilanciare gli investimenti nelle infrastrutture per il futuro

Oltre alla rete fisica di trasporto e a un'infrastruttura per i combustibili alternativi, per il sistema di mobilità del futuro saranno indispensabili anche infrastrutture digitali che siano interconnesse in modo efficiente e interoperabili a livello transfrontaliero. La realizzazione di infrastrutture interconnesse e transfrontaliere e di servizi digitali armonizzati e interoperabili (copertura 5G, reti di dati, sistemi di trasporto intelligenti cooperativi) richiederà notevoli investimenti.

Il **piano di investimenti per l'Europa** ha mobilitato nuovi investimenti per 194 miliardi di euro in 28 Stati membri nell'arco di meno di due anni; il 9% degli investimenti riguarda direttamente i trasporti, ma il piano stimola gli investimenti in settori collegati, quali l'energia, il digitale e la ricerca e l'innovazione, compresi i veicoli a basse emissioni⁶⁸.

Con circa 24 miliardi di euro di fondi disponibili per il periodo 2014-2020, il **meccanismo per collegare l'Europa per i trasporti**⁶⁹ finanzia progetti complessi e di grandi dimensioni lungo i principali corridoi della rete centrale della rete transeuropea di trasporto. Finora il programma ha cofinanziato 452 progetti, per un importo totale di 19,4 miliardi di euro, equivalente a un investimento totale (combinato con altri finanziamenti pubblici o privati) pari a 37,7 miliardi di euro. L'invito misto del meccanismo per collegare l'Europa lanciato nel febbraio 2017 intende mobilitare 1 miliardo di euro di sovvenzioni utilizzando una combinazione di finanziamenti provenienti da diversi strumenti finanziari con istituzioni finanziarie pubbliche, il settore privato e, per la prima volta, il Fondo europeo per gli investimenti strategici⁷⁰.

Sarà importante continuare a **massimizzare le sinergie tra le infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni**, esplorando la possibilità di combinare i fondi provenienti dai corrispondenti programmi della rete transeuropea nell'ambito del **meccanismo per collegare l'Europa**. Ciò potrebbe contribuire a realizzare obiettivi orizzontali quali la

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_en)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_en

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en. Per esempi concreti, cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁶⁹ Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁷⁰ Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

decarbonizzazione dei trasporti e dell'approvvigionamento energetico, la diversificazione delle fonti di energia e le reti intelligenti. Un primo invito a presentare proposte "sinergia" per combinare i diversi settori è stato pubblicato alla fine del 2016 e ha raggruppato le componenti per l'energia e i trasporti del meccanismo per collegare l'Europa con una disponibilità di fondi totali di 40 milioni di euro.

Per il periodo 2014-2020, il **Fondo di coesione** e il **Fondo europeo di sviluppo regionale** hanno programmato 70 miliardi di euro per sostenere il cofinanziamento di investimenti nel settore della mobilità e dei trasporti⁷¹. In particolare nelle regioni e negli Stati membri meno sviluppati, la politica di coesione sostiene gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto (soprattutto ferroviario e stradale) per creare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature del sistema. In tutti gli Stati membri, la politica di coesione contribuisce a rendere i trasporti più intelligenti, più puliti e più sicuri incoraggiando gli investimenti in settori quali la mobilità urbana sostenibile, la sicurezza stradale, il trasporto multimodale, i sistemi di trasporto intelligenti, i veicoli e i combustibili puliti, nonché gli spostamenti in bicicletta e a piedi.

Le città hanno esigenze specifiche per quanto riguarda gli investimenti nelle mobilità. Sulla base delle esperienze maturate nell'ambito del piano di investimenti per l'Europa, la Commissione, di concerto con la Banca europea per gli investimenti, sta esaminando in che modo istituire un quadro specifico di sostegno normativo e finanziario per le città. L'obiettivo è rafforzare la cooperazione tra le città, cosa che consentirebbe di aggregare e amplificare i progetti rendendoli meglio finanziabili e più attraenti per gli investitori privati⁷².

La diffusione di soluzioni di mobilità innovative dipenderà anche da ulteriori **investimenti nella ricerca e nell'innovazione**. Con Orizzonte 2020, l'Europa dispone del più grande programma di ricerca multinazionale al mondo. Il sostegno alla mobilità del futuro avrà un posto di primo piano nei prossimi inviti a presentare proposte nel quadro del programma Orizzonte 2020⁷³ e dei partenariati pubblico-privato, dell'iniziativa europea per i veicoli verdi⁷⁴ e dell'impresa comune "Celle a combustibile e idrogeno"⁷⁵. Occorre coordinare meglio le attività di ricerca e innovazione nel settore dei trasporti a livello nazionale ed europeo tra gli Stati membri e i soggetti interessati⁷⁶. Ciò dovrebbe anche contribuire a orientare l'attuazione e monitorare i progressi compiuti, congiuntamente ai meccanismi esistenti⁷⁷.

Accelerare la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi

L'accettazione da parte del mercato di veicoli alimentati con combustibili alternativi dipende in larga misura dalla disponibilità di **infrastrutture per i combustibili alternativi**⁷⁸, ad es.

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

⁷² Sportello unico per le città: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ Per ulteriori informazioni cfr. i documenti SWD(2017) 223 e SWD(2017) 177.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

⁷⁶ Cfr. SWD(2017) 223.

⁷⁷ Ad esempio "Nuovo slancio all'innovazione nel settore dell'energia pulita" (COM(2016) 763 final) e il "Piano strategico integrato per le tecnologie energetiche (piano SET)" (C(2015)6317).

⁷⁸ Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

impianti di ricarica elettrica e di manutenzione. Viaggiare in Europa con veicoli elettrici non dovrebbe essere complicato: ricaricare la batteria deve essere semplice come fare il pieno⁷⁹.

Da oggi al 2020, oltre 1200 punti di rifornimento di combustibili alternativi, soprattutto punti di ricarica elettrica, avranno ricevuto sovvenzioni nell'ambito del **meccanismo per collegare l'Europa**⁸⁰. Circa 6 milioni di punti di ricarica (2,8 milioni di punti di pre-cablaggio e 3 milioni di punti di ricarica veri e propri) potrebbero essere installati negli edifici residenziali e non residenziali, se il Parlamento europeo e il Consiglio adottassero rapidamente la proposta della Commissione di revisione della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia, che è attualmente in corso di negoziazione⁸¹.

La realizzazione di una rete di punti di ricarica che copra in modo uniforme la rete stradale in tutta l'UE, nonché, per esempio, lo sviluppo di tecnologie e di dispositivi di stoccaggio dell'energia, come le batterie, rappresentano quindi un'altra condizione essenziale per una mobilità a zero emissioni.

Come richiesto dalla **direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi**, gli Stati membri stanno elaborando i rispettivi quadri strategici nazionali per lo sviluppo del mercato dei veicoli e delle imbarcazioni alimentati a combustibili alternativi e la realizzazione delle relative infrastrutture. Gli Stati membri che ancora non lo hanno fatto dovrebbero trasmettere i loro programmi alla Commissione non appena possibile. La Commissione pubblicherà la sua **valutazione dei quadri strategici nazionali** nel novembre del 2017. Sulla base di questa analisi, in particolare l'aspetto chiave della realizzazione dell'infrastruttura sui corridoi della rete TEN di trasporto e nelle aree urbane, la Commissione cercherà di individuare i principali problemi e di proporre un piano d'azione per ovviare alle carenze del mercato che giustificano un'azione a livello dell'UE, con la partecipazione di tutte le parti interessate.

Un'infrastruttura portante di ricarica per l'UE entro il 2025: la Commissione affronterà la questione del finanziamento degli investimenti nel quadro di un **piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi** per sostenere la realizzazione un'infrastruttura portante di ricarica dell'UE, al fine di assicurare che entro il 2025 lungo l'intera rete centrale dei corridoi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) siano presenti punti di ricarica⁸².

Le batterie, una tecnologia abilitante fondamentale

Fin dall'inizio la Commissione ha sostenuto lo sviluppo delle batterie⁸³ in quanto tecnologia abilitante fondamentale per l'eletromobilità e per conseguire gli obiettivi dell'Unione dell'energia. Obiettivo delle iniziative adottate era migliorare le prestazioni delle batterie (peso, dimensioni, gamma, durabilità, riciclabilità) e ridurne i costi grazie ad attività di ricerca e sviluppo. I fondi per la ricerca sono stati destinati alle diverse fasi della catena di valore della batteria, dai materiali (composizioni chimiche nuove o migliorate) alla fabbricazione di celle per batterie (nuove tecnologie di produzione e nuovi macchinari), di pacchetti di batterie e di sistemi di gestione delle batterie (ad es. elettronica di potenza, connettività con le

⁷⁹ Discorso del Presidente Juncker al Parlamento europeo, 26 novembre 2014.

⁸⁰ SWD(2017) 177 final.

⁸¹ COM(2016) 765.

⁸² Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

⁸³ Per ulteriori informazioni cfr. il documento SWD(2017) 177.

automobile elettriche e con la rete energetica). La Commissione ha inoltre finanziato la realizzazione prima dell'immissione sul mercato e linee di produzione pilota. Tuttavia, anche se è competitiva in vari segmenti della catena del valore delle batterie, l'industria dell'UE non è ancora riuscita a sviluppare una catena del valore completa. Ad esempio, le celle di batterie sono ancora in gran parte importate da paesi terzi dal momento che non esiste una produzione di massa all'interno dell'UE. Dato il crescente interesse strategico per le batterie, la Commissione prevede di sostenere le iniziative promosse dall'industria per costituire una catena del valore completa nell'UE da utilizzare per applicazioni nel settore della mobilità e in altri settori (stoccaggio dell'energia). Lo stoccaggio, comprese le batterie, è una delle quattro priorità individuate nella comunicazione "Nuovo slancio all'innovazione nel settore dell'energia pulita"⁸⁴. Per stimolare l'innovazione e la competitività, è ormai necessario accelerare il lavoro finora svolto puntando sulla partecipazione di Stati membri, imprese e centri di ricerca. Occorrerà fondarsi sulle esigenze individuate a seguito di un attento esame delle condizioni del mercato, con l'obiettivo di definire e ottimizzare eventuali interventi a livello dell'UE e a livello mondiale.

Rafforzare la produzione di celle di batterie e di pacchi di batterie: la Commissione intensificherà i suoi lavori con le parti interessate (anche nell'ambito del piano strategico per le tecnologie energetiche⁸⁵) per sostenere un'iniziativa promossa dall'industria e sviluppare misure di sostegno per la ricerca, lo sviluppo e la produzione di celle e pacchi di batterie di prossima generazione nell'UE. La Commissione intende promuovere la realizzazione di un ecosistema europeo integrato per le batterie che sosterrà l'eletromobilità e lo stoccaggio dell'energia affrontando il problema delle scarse risorse e del riciclo delle batterie, cosa che favorirà l'emergere di nuovi modelli di economia circolare per l'industria automobilistica.

4. CONCLUSIONI

La mobilità è in rapida evoluzione. All'inizio di un'era di veicoli interconnessi e automatizzati, di mobilità condivisa, di zero emissioni e di un trasporto intermodale agevole, è giunto il momento di preparare il futuro della mobilità in Europa. L'Europa deve passare dall'attuale frammentazione delle reti di trasporto a un sistema integrato, moderno e sostenibile, collegato alle reti dell'energia e a quelle digitali. I cittadini e le imprese devono poter contare su soluzioni di mobilità sicure, intelligenti e senza soluzione di continuità in tutta Europa, e le infrastrutture europee devono essere tra le più avanzate fra quelle delle principali economie mondiali.

Con la presente comunicazione la Commissione propone un programma per il futuro della mobilità nell'UE, per creare posti di lavoro, favorire la crescita e realizzare una transizione socialmente equa. Il pacchetto completo di misure regolamentari e di sostegno può trasformare in una realtà concreta la mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti e permettere all'Europa di svolgere un ruolo di primo piano a livello mondiale nel plasmare il futuro della mobilità.

⁸⁴ COM(2016) 763.

⁸⁵ C(2015) 6317.