



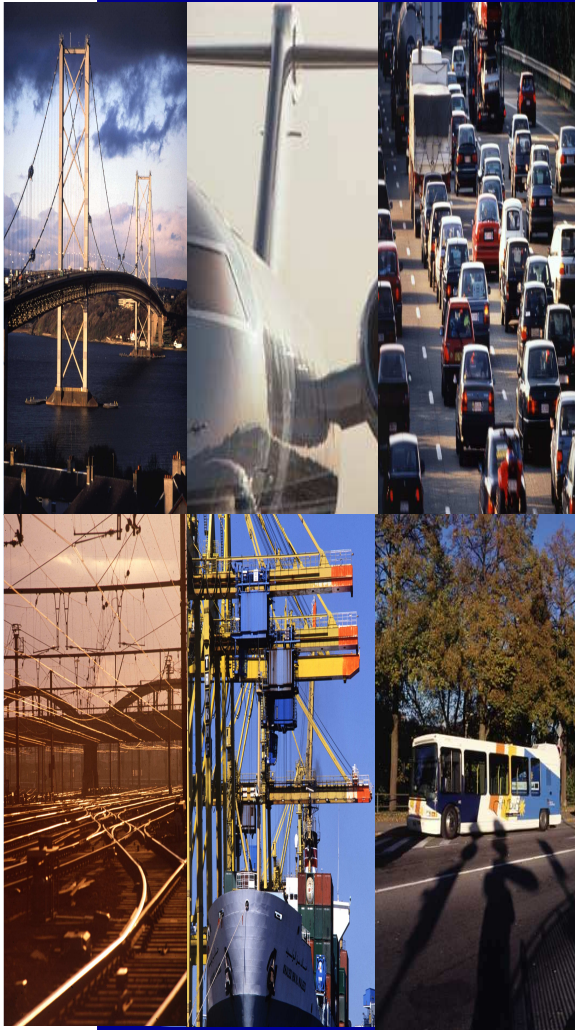
*Fabiola Mascardi*

La politica comune dei trasporti

*Sito web:*

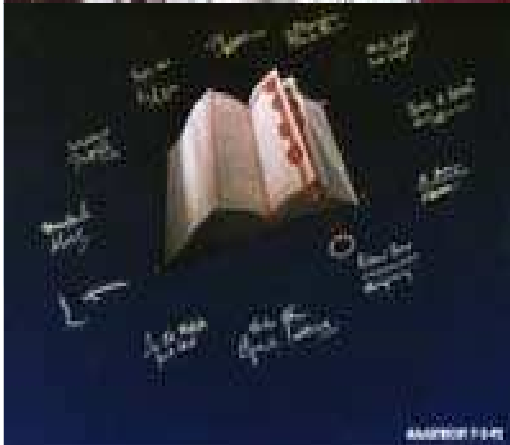
[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/index\\_it.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_it.html)

# Struttura



Cronistoria  
Cifre  
Sfide  
Il Libro bianco  
Temi chiave

# Cronistoria della politica dei trasporti

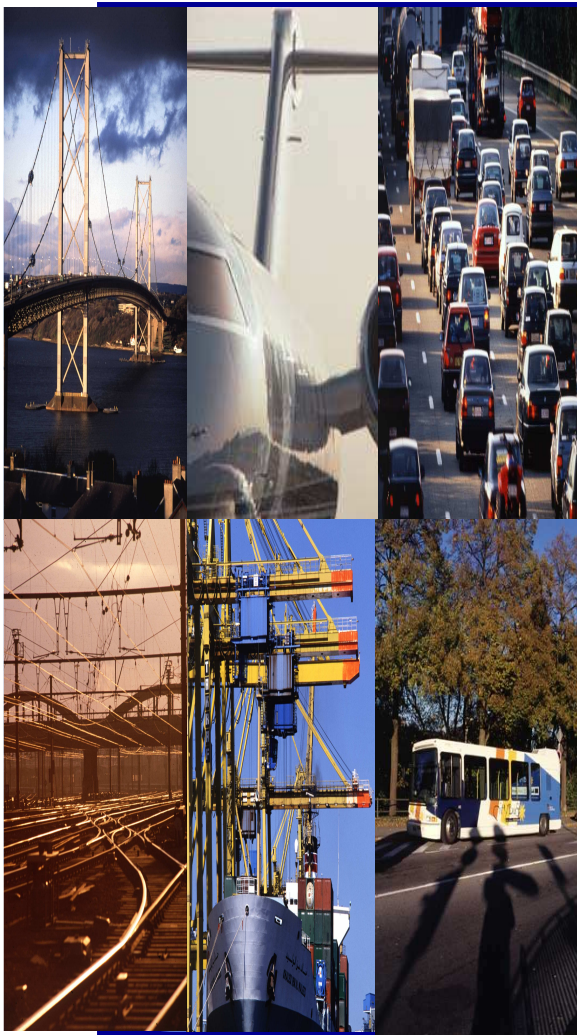


La politica comune dei trasporti era prevista dal trattato di Roma già dal **1957**.

Affinché la politica comune si sviluppasse veramente, è stato tuttavia necessario aspettare:

- L'intervento della Corte di giustizia (1985) che ha riconosciuto con sentenza l'inadempienza del Consiglio.
- il trattato di Maastricht (1993) che ha introdotto le reti transeuropee (voto a maggioranza qualificata) e la sicurezza stradale.

## Caratteristiche dei Trasporti in Europa: cifre



L'enorme aumento della  
domanda

Ripartizione tra i modi di trasporto

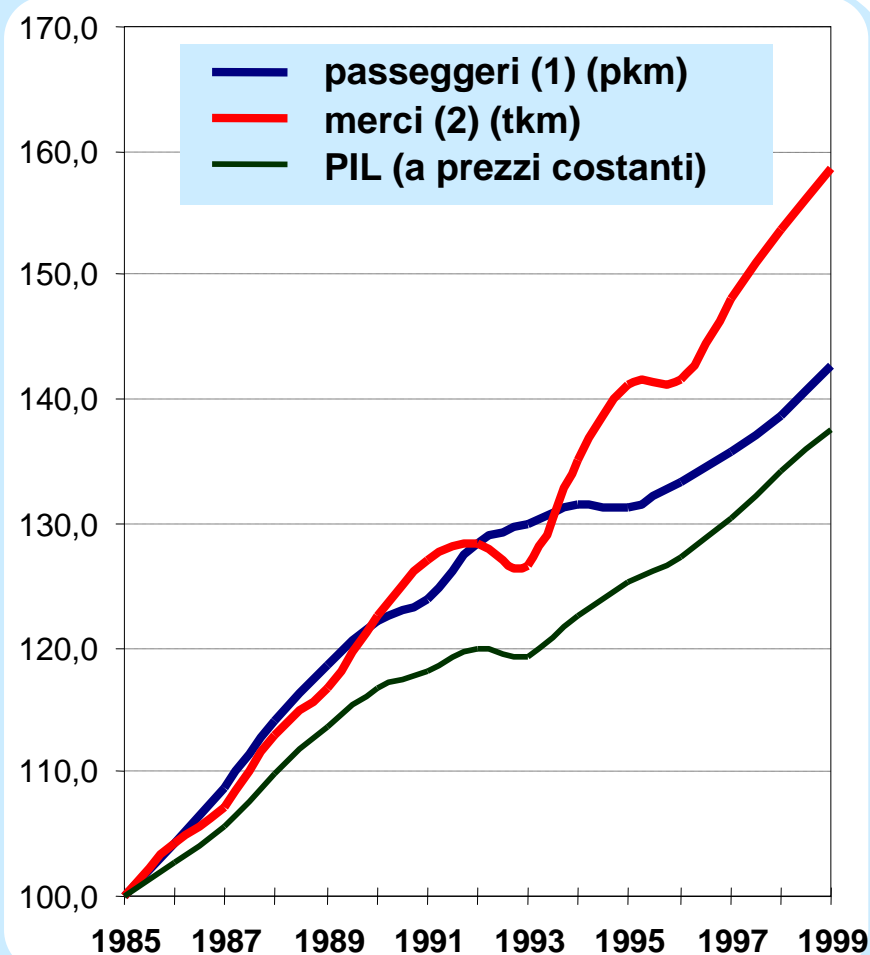
- per le merci
- per i passeggeri

# L'enorme aumento della domanda

Negli ultimi vent'anni vi è stato un enorme aumento della domanda di mobilità, a un ritmo annuo del **3%** per le **merci** e del **2%** per i **passengeri**.

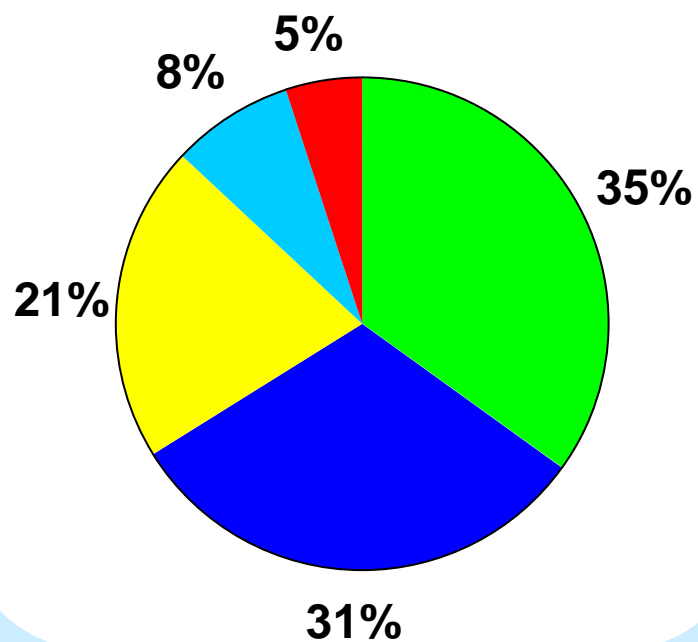
## Le cause:

- fenomeno generale in tutti i paesi;
- successo del mercato interno;
- modello industriale;
- globalizzazione;
- tenore di vita e turismo.



## Ripartizione del trasporto merci per modo di trasporto...

**1970**

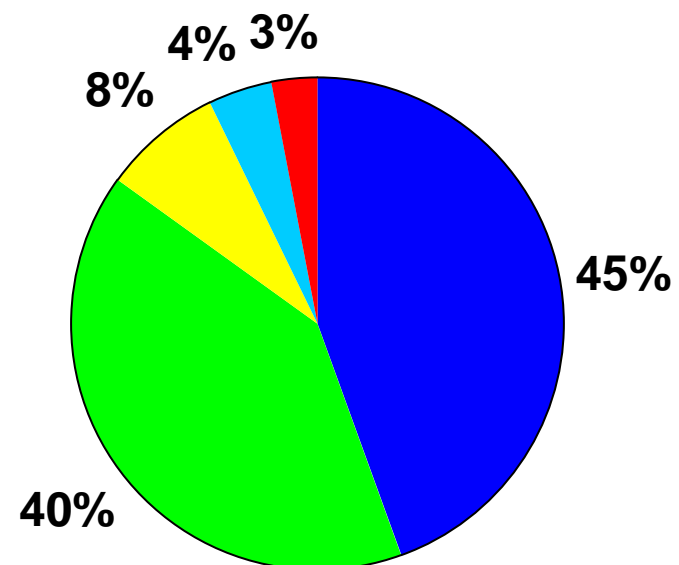


■ mare (corto raggio)

■ strada

■ rotaia

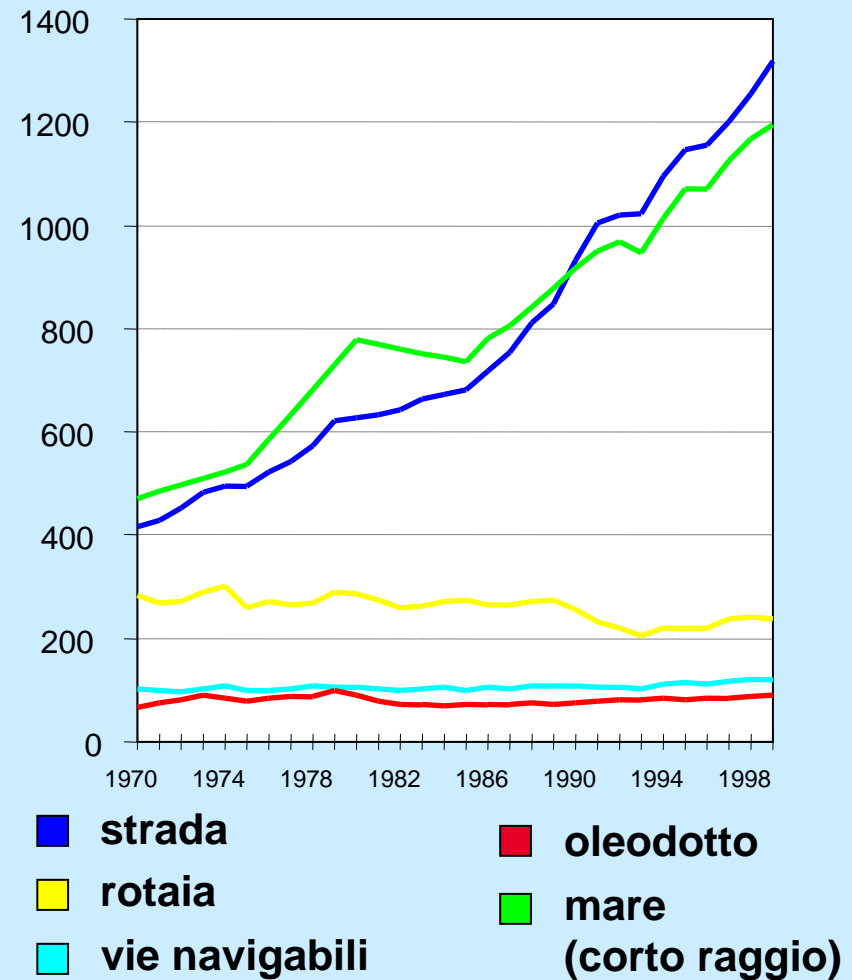
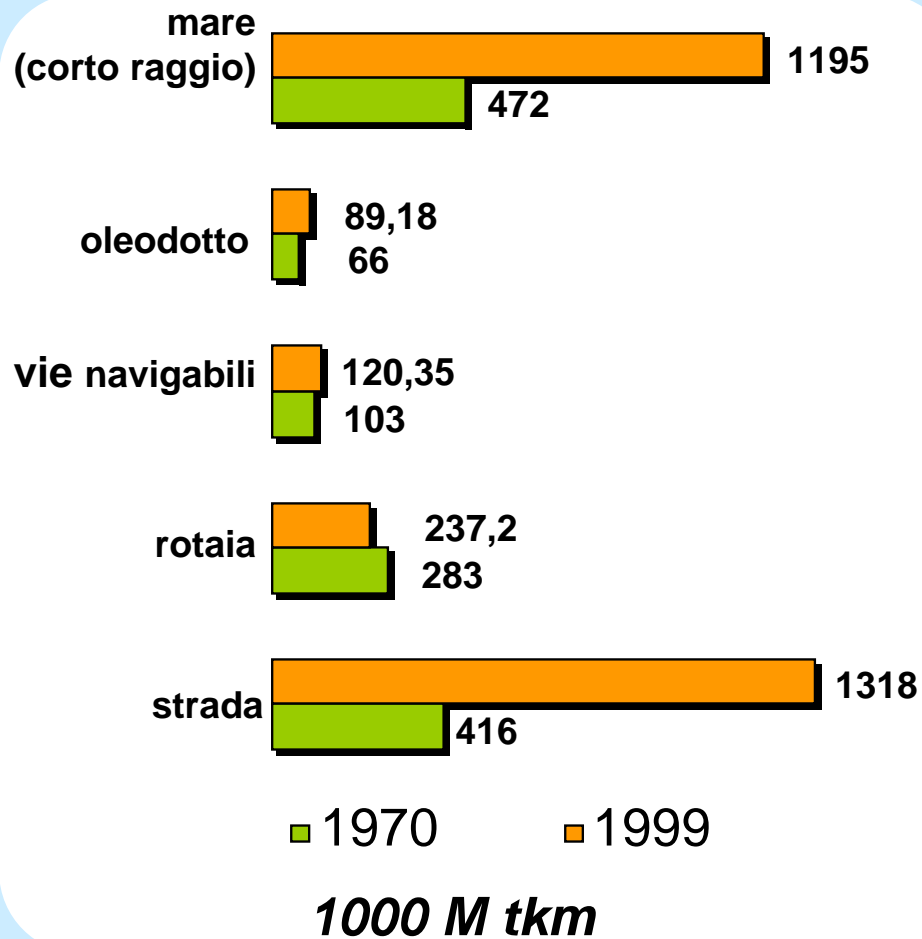
**1999**



■ vie navigabili

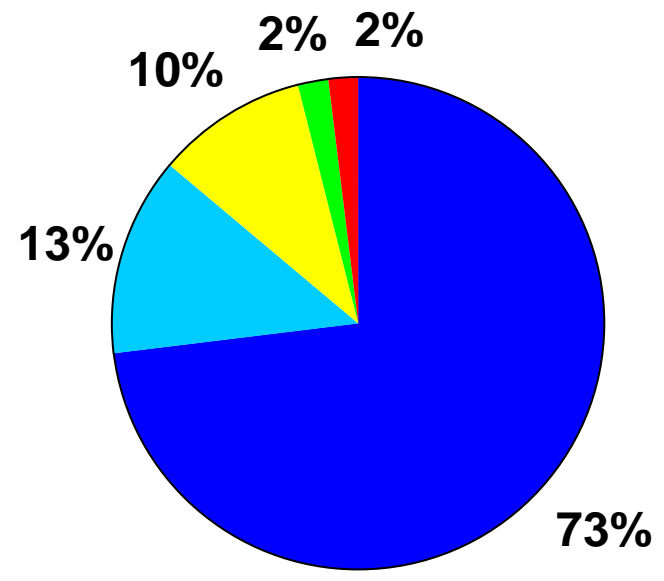
■ oleodotto

# ...uno squilibrio crescente



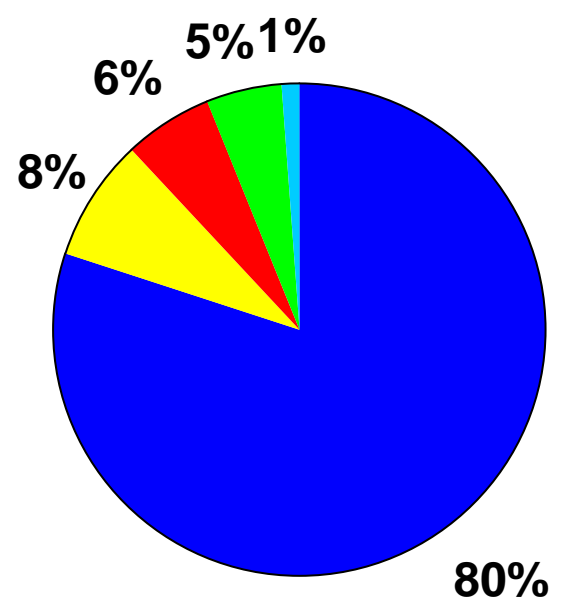
# Ripartizione del trasporto di passengeri per modo di trasporto...

## 1970



- automobile
- tram/metrò
- aereo

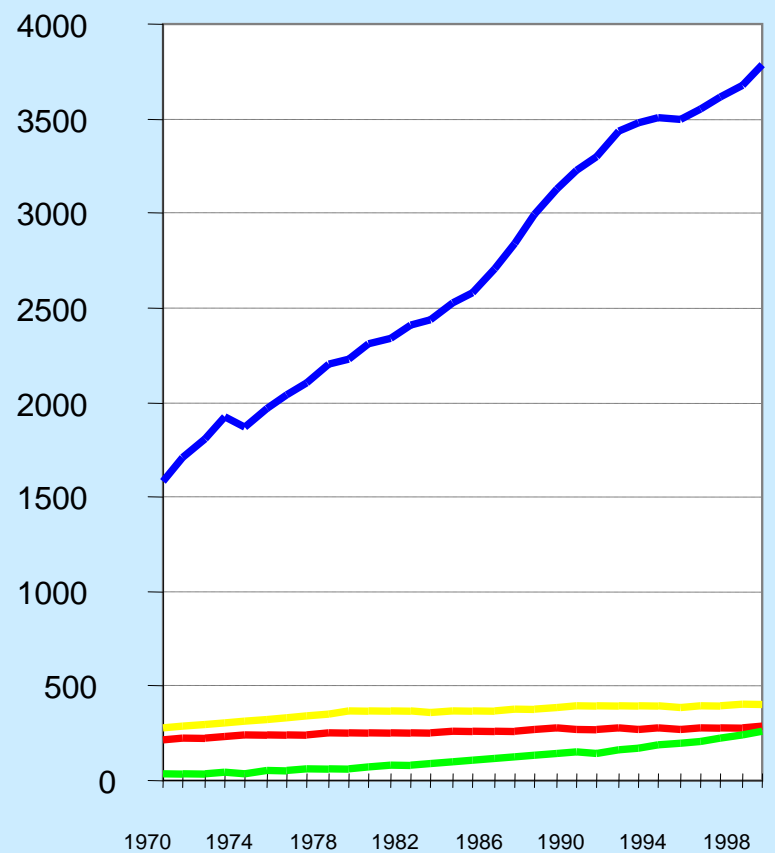
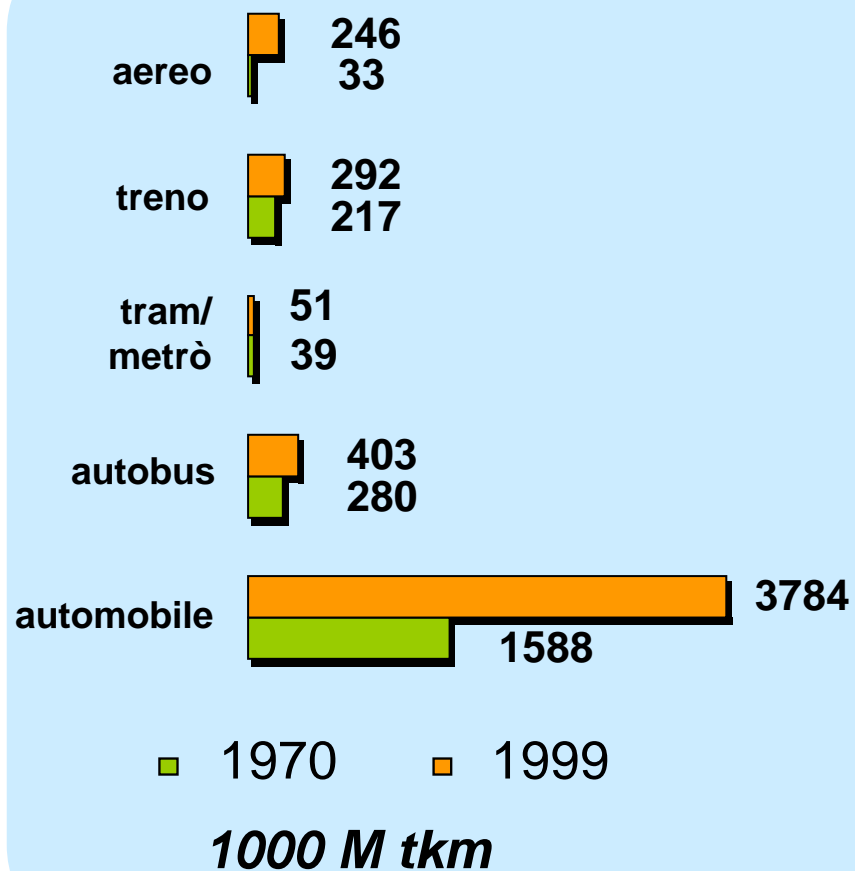
## 1999



- autobus
- treno

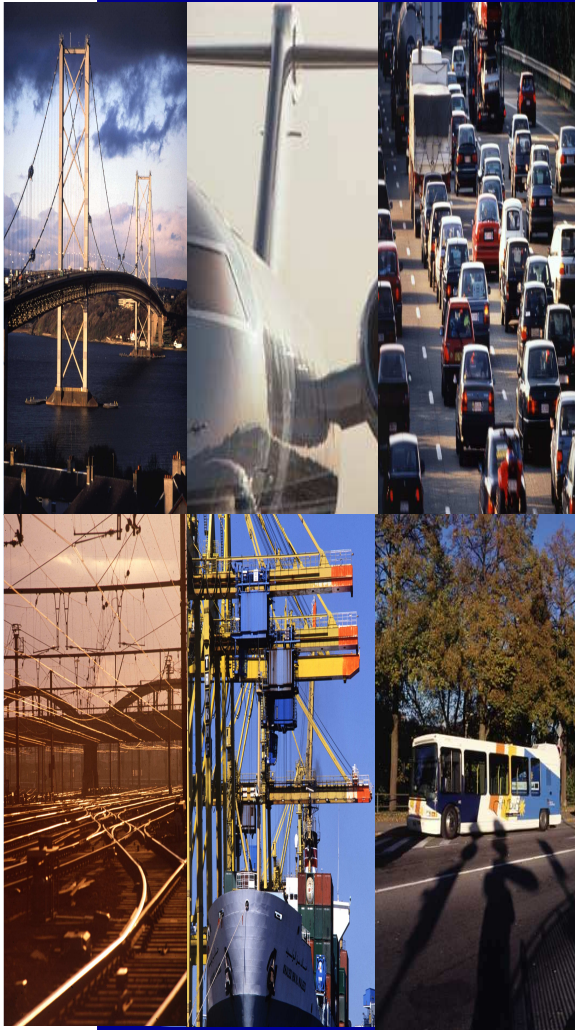


## ...uno squilibrio crescente



■ automobile      ■ autobus  
■ aereo              ■ rotaia

# Sfide



La sfida del traffico

La sfida dell'allargamento

Orientamenti a lungo termine

# Sfide



La politica dei trasporti della nuova Europa a 25 deve affrontare **due sfide principali**:

- la congestione del traffico e le sue conseguenze;
- l'allargamento.

La politica dei trasporti è parte integrante dello sviluppo sostenibile, in quanto le scelte relative ai modi di trasporto si ripercuotono sulla crescita economica, sulla coesione sociale e sull'ambiente.

# La sfida del traffico



La congestione del traffico, nelle sue diverse forme, e il problema delle strozzature devono essere risolti con urgenza perché hanno conseguenze gravi. La mancanza di fluidità dei trasporti provoca:

- **ritardi;**
- **disagi dovuti agli ingorghi:**
  - ✓ Legati alla sicurezza;
  - ✓ Ambientali;
  - ✓ Sociali
- **costi economici per la società:** si è stimato che gli ingorghi delle ore di punta hanno un'incidenza pari allo 0,5% del PIL.

# La sfida del traffico



**Una causa importante della congestione:  
creazione di colli di bottiglia**

**Il problema dei colli di bottiglia riguarda il trasporto ferroviario, i grandi assi stradali (merci e persone), le zone urbane e il trasporto aereo (aeroporti, rotte).**

## Una conseguenza importante della congestione del traffico: l'inquinamento



L'impatto ambientale, diretto e indiretto, della congestione del traffico è fonte di grave preoccupazione, in quanto minaccia una serie di elementi fondamentali del nostro ambiente:

- emissioni di gas serra ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ );
- qualità dell'aria: il 40% degli inquinanti atmosferici è prodotto dal trasporto stradale, quasi l'80% in via diretta o indiretta dai trasporti;
- inquinamento marino;
- inquinamento acustico;
- deturpamento del paesaggio.

## Cambiamento climatico

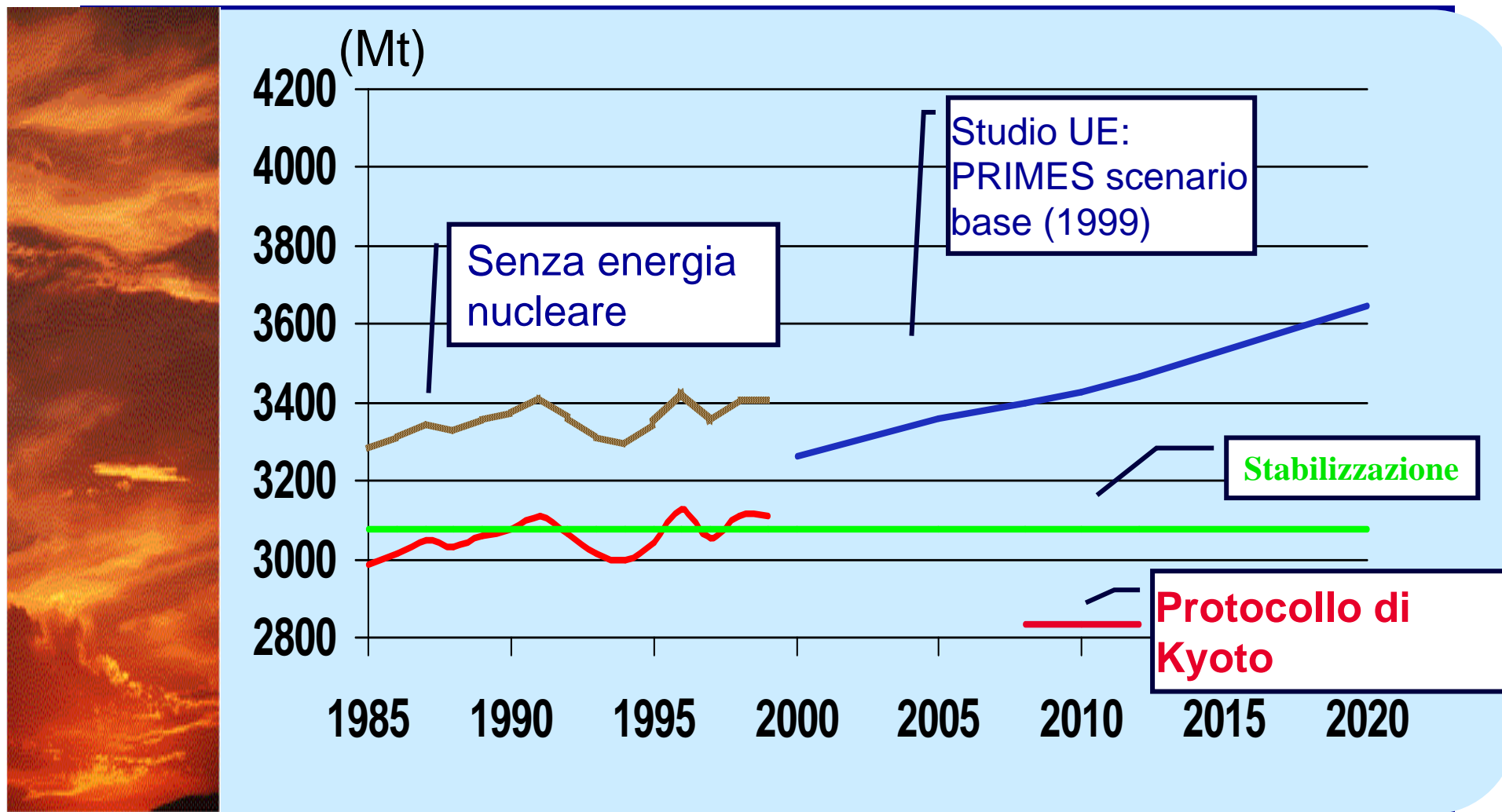


Obiettivo di Kyoto per l'UE: **riduzione delle emissioni dei gas serra dell'8%** rispetto al livello del 1990 per il periodo 2008-2012.

L'ultimo studio della Commissione evidenzia per l'UE una tendenza all'**aumento del 5% delle emissioni di CO<sub>2</sub>** rispetto al 1990.

Se non interverranno cambiamenti drastici **non sarà possibile** conseguire l'obiettivo politico che è stato fissato.

# Emissioni di CO<sub>2</sub> nell'UE





## La sfida dell'allargamento

---



L'apertura dell'Unione ai nuovi Paesi membri ha comportato un'estensione delle frontiere esterne e un notevole aumento dello spazio fisico, producendo **maggiori esigenze di trasporto**.

Il settore dei trasporti è stato posto tra **le priorità** sin dalla fase di preadesione.

La preparazione all'allargamento ha comportato la **conclusione di accordi che hanno anticipato l'adozione dell'*acquis* comunitario**.

## Esigenze infrastrutturali

---



Le **infrastrutture** di questi paesi non sono all'altezza delle esigenze presenti e future. Anche nei vecchi Stati membri le infrastrutture necessitano adeguamenti.

Il problema di fondo è quello del **finanziamento del rinnovo** delle infrastrutture. Il bilancio dell'UE non permette di soddisfare in modo completo tali esigenze. Occorrerà ricorrere a partnership pubblico-privato.

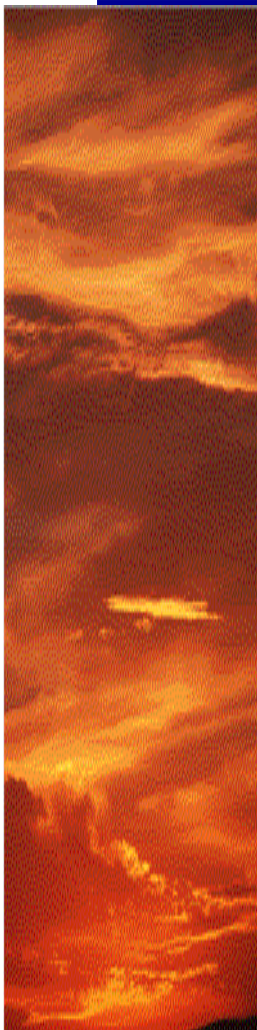
Tenuto conto del diverso livello di sviluppo, è probabile che in questi paesi si ripeta il fenomeno verificatosi in Spagna all'epoca dell'adesione all'Unione: vi è quindi da aspettarsi **una crescita spettacolare**, almeno pari a quella conosciuta allora dalla Spagna.

## Esigenze strutturali - normative



- Gli sforzi hanno riguardato l'**adozione dell'acquis comunitario**: armonizzazioni di carattere tecnico e sociale nei trasporti terrestri e miglioramento della sicurezza marittima e aerea.
- Un'altra priorità chiave consiste nell'**agevolare gli investimenti** adeguati per le infrastrutture di trasporto, in particolare per l'estensione delle **TEN**. Per agevolare e renderne più spedita la realizzazione sono stati nominati nel 2005 dei responsabili di corridoi.
- I principali temi da risolvere riguardano il **trasporto merci**, in particolare il trasporto stradale, anche se il settore dei trasporti va affrontato nel suo insieme, compresi il trasporto ferroviario e fluviale.

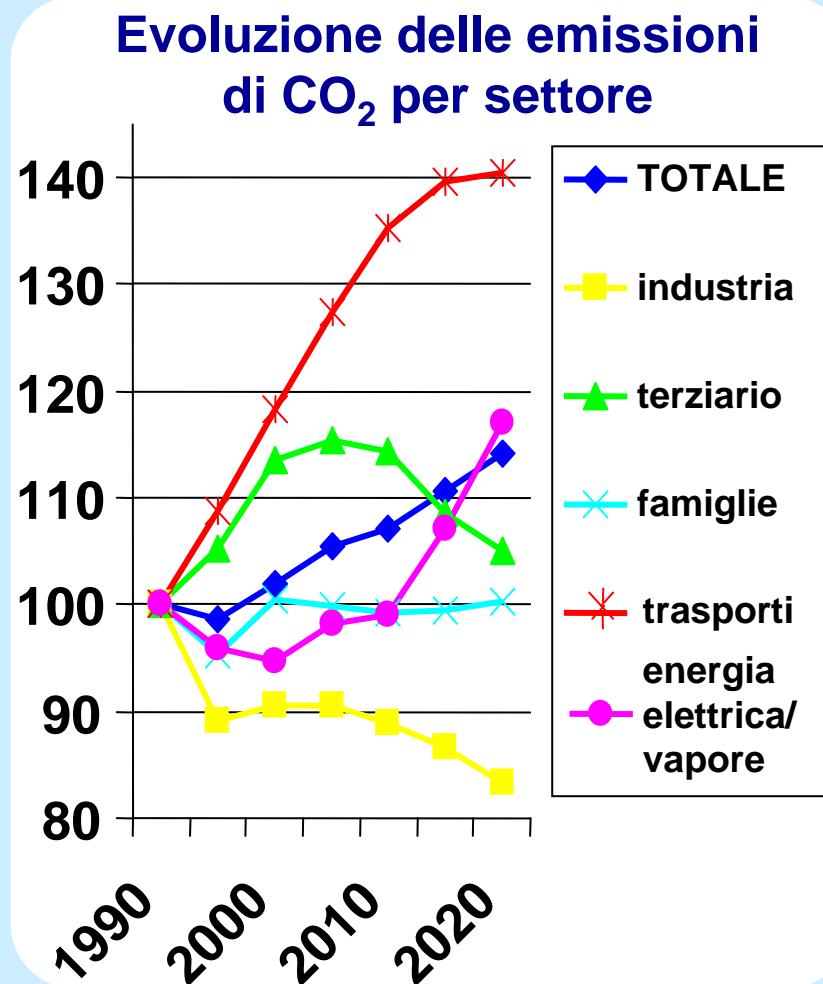
## Trasporti, cambiamento climatico e necessità di intervento politico



Se nulla cambia nella politica dei trasporti, le emissioni di CO<sub>2</sub> dovute ai trasporti dovrebbero aumentare del 50% entro il 2010.

Se l'attuale tendenza verrà confermata, i trasporti saranno la principale causa del mancato rispetto degli impegni da noi assunti.

L'industria dovrebbe invece ridurre le proprie emissioni (entrata in vigore del sistema « emission trading »).



# Strada e cambiamento climatico



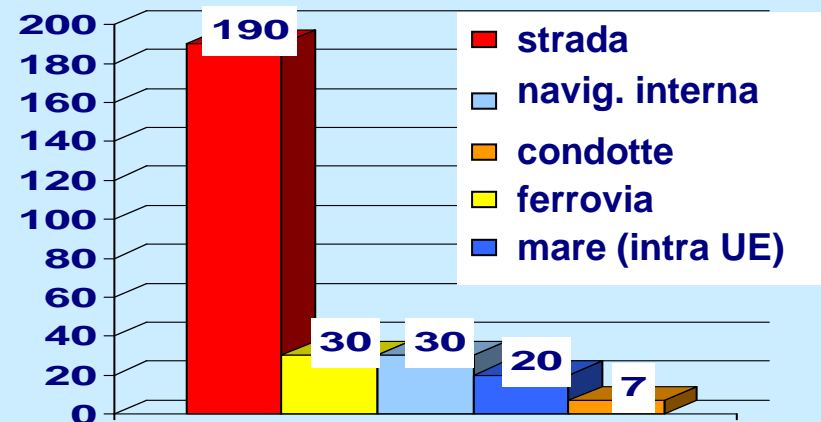
I soli **trasporti stradali** sono responsabili dell'84% delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal settore dei trasporti.

Il **trasporto di merci su strada** provoca emissioni di CO<sub>2</sub> sei volte superiori rispetto al trasporto per ferrovia (in tkm).

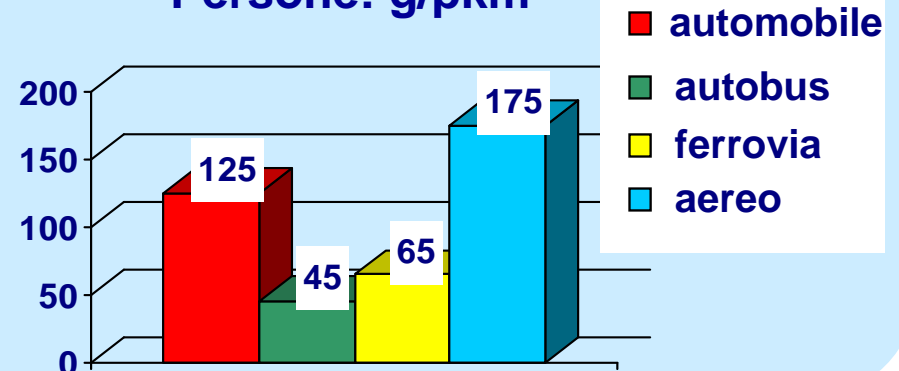
Per quanto riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al **trasporto passeggeri**, la strada rimane tra i maggiori responsabili (quasi il doppio del treno).

I **trasporti aerei** producono il 13% delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei trasporti.

**Merci**  
Emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (g/tkm)



**Persone: g/pkm**



## Orientamenti a lungo termine



Il settore dei trasporti necessita in generale di rilevanti investimenti infrastrutturali che richiedono molto **tempo** sia in fase di pianificazione che in fase di realizzazione; spesso occorre mobilitare enormi **risorse economiche**; le **decisioni** da assumere hanno spesso pesanti ripercussioni sul piano sociale ed economico.

Non è perciò realistico pensare di risolvere a breve o addirittura a medio termine molti dei problemi sul tappeto.

Per raccogliere le sfide appena ricordate è però fondamentale **dare subito il via** a numerose **opere di ampio respiro**, nei nuovi come nei vecchi Paesi membri

# Per impostare l'attività a lungo termine...

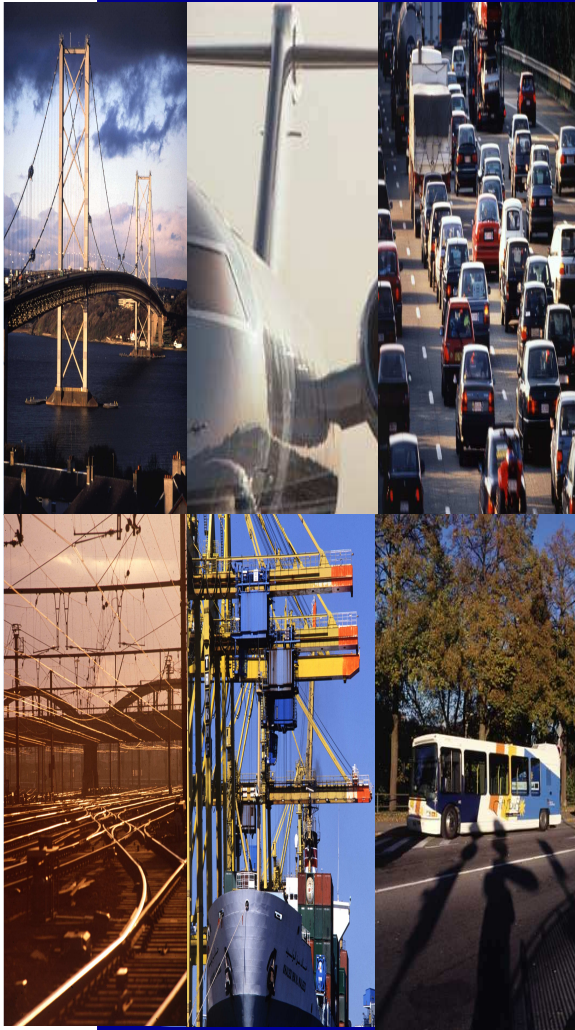


**A partire dal 2001 sono stati preparati una serie di documenti relativi a interventi strategici:**

- **revisione degli indirizzi sulle reti transeuropee**
- **piano per la promozione dei biocarburanti;**
- **completamento del cielo unico;**
- **nuovi pacchetti ferroviari.**

**Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti ha inserito questi interventi in una prospettiva strategica globale.**

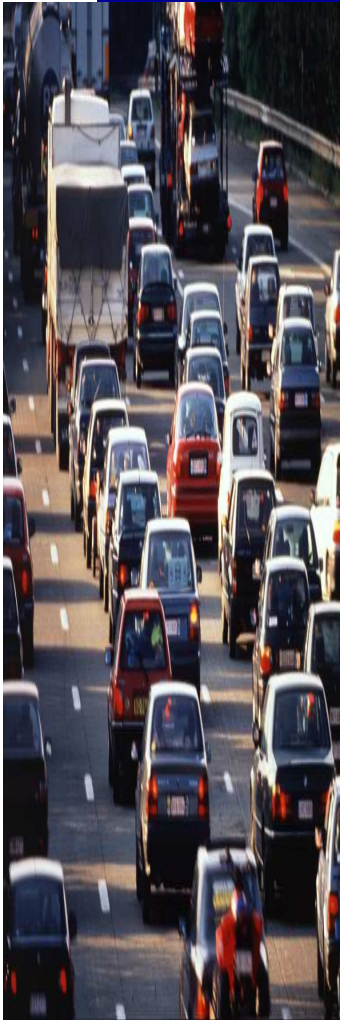
# Le risposte dell'Europa



Obiettivo e strategia  
Interventi principali



# Obiettivo del Libro bianco del 2001



## Impostazione

Attuazione di **sessanta provvedimenti** per ottenere:

- una ripartizione più equilibrata tra i modi di trasporto;
- l'eliminazione delle strozzature;
- una politica dei trasporti incentrata sulle esigenze degli utenti.

## Obiettivo

**Conciliare il diritto alla mobilità con la qualità, la sicurezza e la lotta alla congestione del traffico con un uso più efficiente dei mezzi di trasporto.**

- **Merci:** + 38% invece di + 50% tra il 1998 e il 2010;
- **passengeri-auto:** + 21%, aumento del PIB + 43%.

# Esigenza di una strategia d'insieme



L'obiettivo del riequilibrio modale richiede anche l'adozione di misure nell'ambito di altre politiche o a livello nazionale e regionale:

- politica **economica**: modello di produzione "*just-in-time*";
- politica **urbanistica** e dell'**assetto territoriale**;
- politica **sociale** e dell'**istruzione**: ritmi di lavoro e orari scolastici;
- politica dei **trasporti urbani**;
- politica **fiscale** e di **bilancio**;
- politica di **concorrenza**: apertura del settore ferroviario;
- politica di **ricerca**.

# Principali misure

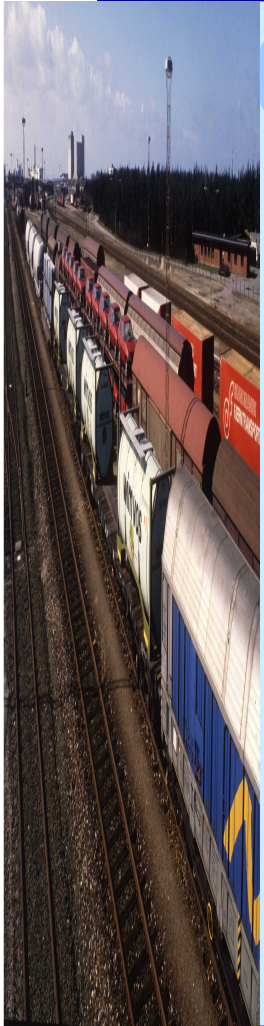


Il Libro bianco comprende sessanta proposte precise scaglionate fino al 2010 e legate a scadenze, con una valutazione intermedia pubblicata nel giugno 2006.

## Le misure sono intese tra l'altro a:

- rilanciare le ferrovie;
- migliorare la qualità del trasporto su strada;
- promuovere i trasporti marittimi e fluviali;
- decongestionare il cielo;
- fare dell'intermodalità una realtà;
- realizzare la rete transeuropea;
- migliorare la sicurezza stradale;
- elaborare un'efficace politica tariffaria;
- riconoscere i diritti e i doveri degli utenti;
- sviluppare trasporti urbani di qualità;
- puntare su ricerca e tecnologia;
- gestire adeguatamente la globalizzazione.

# Rilanciare le ferrovie

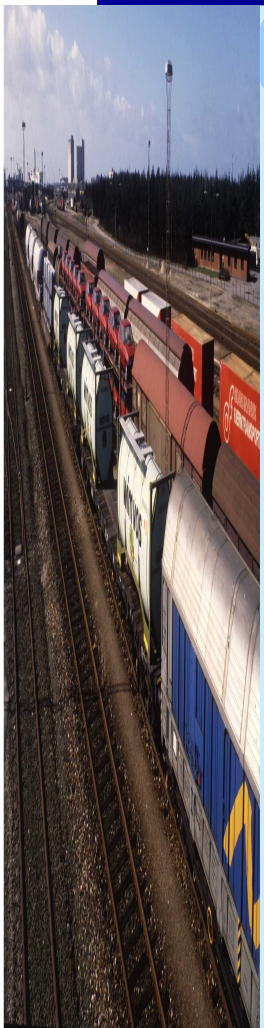


## Integrare il trasporto ferroviario nel mercato interno

Misure complementari già approvate:

- apertura dei mercati nazionali del trasporto merci al cabotaggio;
- fissazione di un livello elevato di sicurezza ferroviaria;
- aggiornamento delle direttive sull'interoperabilità;
- struttura comunitaria di sicurezza e di interoperabilità;
- apertura delle reti internazionali di viaggiatori;
- creazione di un'agenzia Europea della sicurezza ferroviaria, della sicurezza aerea e della sicurezza marittima
- rilascio di una licenza comunitaria per i conduttori di treni
- miglioramento della qualità del trasporto di merci e passeggeri

# Rilanciare le ferrovie



## **Ottimizzare l'uso delle infrastrutture**

Creazione di una rete dedicata al trasporto merci.

## **Modernizzare i servizi**

Miglioramento di puntualità, affidabilità e velocità, con obbligo di indennizzo: i treni merci internazionali viaggiano a 18 km orari.

Riconoscimento dei diritti dei passeggeri in caso di incidente o ritardo introducendo un principio di compensazione

Obblighi di trasporto dei passeggeri minusvalidi

## **Adeguare le nuove infrastrutture degli Stati membri**

Circa l'80% dei fondi delle nuove TENS è dedicato alle ferrovie ed i progetti da finanziare dovranno tutti essere tesi ad aumentare l'interoperabilità (v. installare ERTMS)

# Migliorare la qualità del trasporto su strada



## Una regolamentazione da sviluppare

La competitività del trasporto su strada è in parte dovuta alla scarsa regolamentazione sociale minima europea.

Varie proposte della Commissione (regolamentazione orario di lavoro, circolazione nel fine settimana, attestato di conducente, formazione) devono essere adottate da Consiglio e PE.

## Controlli e sanzioni da rafforzare

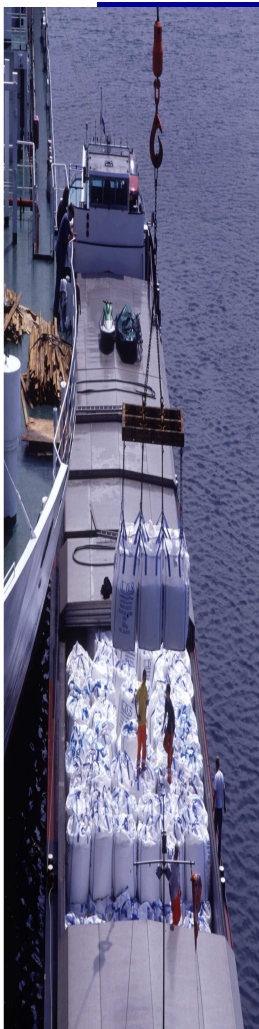
La Commissione ha anche presentato proposte per:

- armonizzare i controlli e le sanzioni;
- promuovere l'uniformità interpretativa;
- promuovere gli scambi d'informazioni.

## Migliorare la sicurezza e fluidità del traffico

- Armonizzare i requisiti minimi di sicurezza dei tunnels;
- Armonizzare il sistema EU di telepedaggio

# Promuovere i trasporti marittimi e fluviali



## Trasporti marittimi

- **Sviluppo delle autostrade del mare**

La rete transeuropea deve comprendere anche collegamenti via mare (porti come snodi multimodali), a breve, medio e lungo raggio

- **Rafforzamento delle regole di sicurezza marittima**

- Proposta di regole sociali minime;
- sistema europeo di gestione del traffico marittimo;
- direttiva sulla tassazione commisurata al tonnellaggio per favorire il ritorno alla bandiera comunitaria;
- proposta di regoleferre sull'inquinamento marino da navigazione

# Promuovere i trasporti marittimi e fluviali



## Trasporti fluviali

- **Realizzazione di collegamenti fluviali**  
tra bacini per portare le merci sulla via navigabile.
- **Armonizzazione**
  - dei requisiti tecnici dei battelli;
  - dei certificati di conduzione;
  - delle condizioni sociali degli equipaggi.
- **Creazione di snodi multimodali**
  - ferrovia
  - strada
  - via navigabile



# Decongestionare il cielo



## Combattere la saturazione del cielo

- Creazione di un cielo unico a partire dal 2004 (nel 2005 sono stati assegnati per la definition phase, della durata di 2 anni, 60 mln Euro )
  - regole comuni per l'uso dello spazio aereo (già in vigore);
  - preservazione delle capacità di difesa militare;
  - dialogo sociale;
  - ricorso alle competenze e all'esperienza di Eurocontrol;
  - sistema di controllo, ispezioni e sanzioni.
- 
- Creazione nel 2007 di un'Impresa Comune SESAR per la realizzazione del Cielo Unico Europeo, con la Commissione, Eurocontrol come membri fondatori.

# Decongestionare il cielo



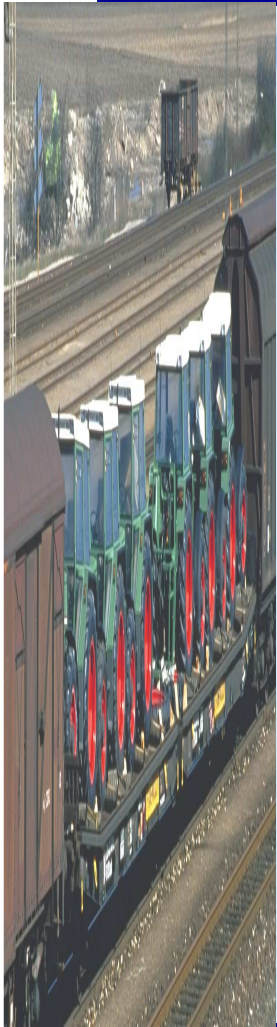
## Riconsiderare le capacità aeroportuali e il loro uso

- assegnazione delle bande orarie;
- oneri aeroportuali modulati;
- intermodalità con la ferrovia (soprattutto alta velocità).

## Uniformare le regole per i controlli di sicurezza (safety)

- Creazione dell'AGENZIA PER LA SICUREZZA AEREA
- Pubblicazione della lista delle compagnie aeree sicure, ammesse nei cieli comunitari.
- Proposta di regolamento 2005/8 relativo alle informazioni da fornire ai passeggeri sull'identità del vettore aereo effettivo e alla comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte degli Stati

# Fare dell'intermodalità una realtà: Marco Polo



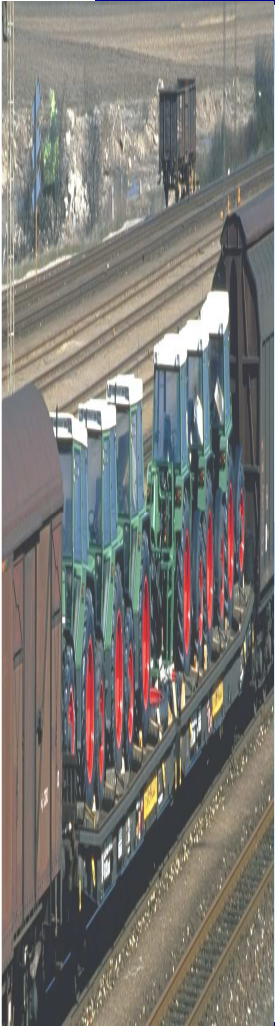
## Il programma Marco Polo

che ha sostituito PACT alla fine del 2001: 30 mln di euro l'anno dal 2001 al 2006;.

Per Marco Polo II la proposta della Commissione del luglio 2004 prevede per il periodo 2007- 2013, 106 mln Euro all'anno (per 25 Paesi); per il 2006 sono stati allocati altri 35mln.di Euro

- Impegno particolare per il marittimo a corto raggio;
- aiuti per l'avviamento di nuovi servizi logistici;
- miglioramento della catena intermodale;
- innovazione nella cooperazione e nella diffusione delle buone pratiche.

# Fare dell'intermodalità una realtà: Marco Polo



## Creare condizioni tecniche favorevoli

- Favorire l'emergere di integratori del trasporto merci;
- standardizzare i container e le casse mobili.
- puntare sull'incremento notevole del valore della logistica

## Marco Polo II aggiunge:

- Favorire la creazione di una rete ferroviaria dedicata alle merci;
- Finanziare progetti per «infrastrutture ancillari»

# Realizzare la rete transeuropea dei trasporti



## Una parziale revisione nel 2003-2004

- Modernizzazione incentrata sulle strozzature della rete ferroviaria, sugli itinerari per assorbire i flussi generati dall'allargamento e sull'accessibilità delle regioni periferiche;
- una serie di nuovi progetti prioritari individuati dal Gruppo Van Miert;
- regolamento finanziario: aumento dal 10 al 20% per i progetti ferroviari che incontrano barriere naturali e per le frontiere con i paesi candidati.



# Realizzare la rete transeuropea dei trasporti



## Nel 2004 c'è stata un'ampia revisione

1. Integrazione tra le reti dei nuovi e dei vecchi Stati membri dell'Unione;
2. Definizione di nuove linee d'azione prioritarie;
3. Integrazione dei porti e dei centri di gestione del traffico nelle reti TEN-T, e rafforzamento del concetto di "autostrade del mare";
4. Inserimento dell'obbligo di valutazione dell'impatto ambientale dei progetti TEN-T;
5. Sviluppo delle capacità aeroportuali e dei collegamenti con le regioni periferiche.
6. Diversificazione fra rete ferroviaria convenzionale e di alta velocità;
7. Creazione di coordinatori europei, uno per ogni grande progetto di rete (30 circa).



# Realizzare la rete transeuropea dei trasporti



**Nel 2005 allocati 620 mln di euro per le TEN-T**

- ampio rilievo ai progetti ferroviari (che beneficeranno di più del 65% dei fondi);
- favorisce i sistemi di trasporto innovativi e intelligenti.

**Nel 2006 allocati 3,5 mln di euro per gli studi sulle TEN-T**

# Migliorare la sicurezza stradale



L'obiettivo dev'essere quello di ridurre della metà il numero delle vittime

41 000 decessi l'anno.

- Fino al 2005 la Commissione intende ricorrere soprattutto allo **scambio di buone pratiche**, ma adotterà altre iniziative se non vi sarà una diminuzione delle vittime.
- Sono in via di attuazione due iniziative limitate alla rete transeuropea:
  - armonizzazione della segnaletica dei luoghi pericolosi;
  - nel trasporto commerciale internazionale, adozione di regole comuni riguardo a controlli e sanzioni per eccesso di velocità e guida in stato di ebbrezza.



# Un'efficace politica tariffaria nel settore dei trasporti



## Un prezzo più equo per i trasporti

- Un quadro di riferimento tariffario orizzontale per le **infrastrutture**;
- armonizzazione dell'imposizione sul **carburante per uso professionale** per il trasporto su strada ed i pedaggi (Dir. 2006/38);
- **•misure specifiche**: uso di una parte delle entrate tariffarie relative alle strutture esistenti per finanziare gli anelli di congiunzione mancanti in un determinato corridoio (es.: con un altro modo).
- Aumento dell'utilizzo del **biodiesel** (pacchetto energetico 10-1-2007)

# Direttiva Eurobollo



**Approvata da parte del Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione il 21 aprile 2005**

- I pedaggi per la tariffazione delle infrastrutture stradali devono riflettere:
  1. I costi di costruzione, di esercizio, di manutenzione e di sviluppo della rete;
  2. I costi non già coperti e connessi agli incidenti (costi a carico della società attraverso la previdenza sociale)
- I pedaggi debbono essere determinati sulla base di calcoli eseguiti in base a criteri comuni di valutazione dei costi
- I pedaggi possono variare solo in base a parametri comuni (i.e. distanza, localizzazione, tipo e velocità dell'infrastruttura, caratteristiche del veicolo, ora del giorno e livelli di congestione)

**Le entrate derivanti dalla tassazione delle infrastrutture devono essere usate per la manutenzione delle stesse e per il settore dei trasporti nel suo insieme**

# Ma non basta...



## Diritti e doveri degli utenti

- Rafforzamento dei diritti:
  - | servizi di qualità, prestazioni integrate e prezzi accessibili;
  - | estensione dei diritti dei passeggeri aerei agli altri modi.
- Precisazione dei doveri in materia di sicurezza.

## Trasporti urbani di qualità

Scambio di buone pratiche per restituire la città ai suoi abitanti.

## Ricerca e tecnologia

- Nuovo programma quadro: motori più "verdi" sugli aerei.
- Utilizzo dei sistemi intelligenti in tutti i modi di trasporto.

# Ma non basta...



## Gestire adeguatamente la globalizzazione

Rafforzare il ruolo dell'Unione allargata in seno alle organizzazioni internazionali del settore dei trasporti:

- Organizzazione per l'aviazione civile internazionale;
- Organizzazione marittima internazionale;
- Organizzazione Ferroviaria Internazionale
- Commissione del Danubio.



# Ma non basta...



## Un imperativo: Galileo

Occorre offrire ai cittadini europei un sistema affidabile che consenta loro di usufruire di servizi universali, quali:

- la misurazione della velocità delle automobili;
- la verifica del percorso delle merci trasportate per ferrovia;
- la localizzazione delle navi pericolose;
- visite mediche a distanza.

Fase operativa a partire dal 2010,  
ma gravi ritardi.



# La sicurezza dei trasporti: safety and security



La Commissione EU riconosce l'importanza fondamentale della sicurezza per tutti i mezzi di trasporto e dell'aumento del suo livello su tutto il territorio EU, intesa come:

- protezione contro incidenti
- protezione contro possibili attentati

Per questa ragione è stata creata nella Commissione, DG TREN, una nuova Direzione, per la protezione delle persone, dei beni e delle infrastrutture

