

# POSIZIONE DEL GRUPPO PPE SULLE MODALITA' DI TRASPORTO IN SENO ALLA COMMISSIONE TRAN

(VERSIONE FINALE, approvata dal Gruppo PPE il 18.5.2021)



## 1. Settore automobilistico

Il settore automobilistico, con l'adattamento in favore di una mobilità digitale e rispettosa dell'ambiente, sta facendo fronte a una delle maggiori transizioni della sua storia. Il Gruppo PPE ritiene che i legislatori europei siano tenuti ad aiutare il settore a **conseguire la neutralità climatica in modo realistico, neutro sotto il profilo tecnologico e responsabile da un punto di vista sociale.**

Riteniamo necessario un **approccio olistico e scientificamente fondato.** Tutte le misure future dovrebbero derivare dai risultati di **valutazioni di impatto globali** che tengano in considerazione le ripercussioni sociali, ambientali ed economiche come pure le varie esigenze degli utenti in materia di mobilità. Le prestazioni sotto il profilo ambientale dovrebbero essere determinate misurando le **emissioni durante il ciclo di vita.** La neutralità sotto il profilo tecnologico, la consapevolezza degli impatti e la prevedibilità legislativa devono rappresentare principi guida per tutto il lavoro legislativo ancora da svolgere.

Il Gruppo PPE è convinto che la **mobilità sia un diritto di tutti i cittadini dell'UE.** Abbiamo bisogno di un impegno realistico, oggettivo e chiaro per il futuro della mobilità individuale e dobbiamo garantire che non diventi un lusso per pochi. **Non esistono soluzioni universali.** I divieti totali riguardanti i motori a combustione interna (MCI) non sono orientati al migliore interesse dei cittadini europei e dei nostri datori di lavoro. Gli utenti dovrebbero poter decidere quale sia la tecnologia migliore per il soddisfacimento delle loro esigenze.

Crediamo nelle capacità di innovazione e nelle potenzialità del settore automobi-

listico. Tale capacità di innovazione deve essere promossa e stimolata da **adeguate capacità di finanziamento** per la ricerca e lo sviluppo attraverso i fondi dell'UE. **NextGenerationEU** rappresenta per l'Europa l'opportunità di fornire finanziamenti volti allo sviluppo di veicoli con motore a combustione interna ancora più efficienti nonché di veicoli a emissioni basse o pari a zero più accessibili in termini economici e all'utilizzo di combustibili alternativi.

Poniamo l'accento sull'esigenza di riciclabilità e chiediamo un apposito **programma europeo per il riciclaggio di veicoli** che potrebbe essere sviluppato attraverso la normativa sull'economia circolare dell'UE.

È indispensabile un **approccio ambizioso all'infrastruttura.** Consentire l'utilizzo di un'infrastruttura di rete digitale adeguata, una rete densa ed efficiente di punti di ricarica e di stazioni di rifornimento per le autovetture e i veicoli commerciali, anche nelle zone rurali e nelle regioni insulari e ultraperiferiche, aree di parcheggio sicure per il trasporto di merci e unità sanitarie sufficienti dovrebbero costituire la priorità per i legislatori europei negli anni a venire. Chiediamo una revisione ambiziosa della rete transeuropea dei trasporti (**TEN-T**), che ponga l'accento sul completamento della rete centrale e sull'eliminazione delle strozzature transfrontaliere entro il 2030.

La revisione della **direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi** offre l'opportunità di fissare obiettivi vincolanti ambiziosi per l'utilizzo di combustibili alternativi. Oltre alle prescrizioni per l'interoperabilità, le norme comuni e un sistema di pagamento unico, è possibile creare un vero e proprio spazio comune di ricarica. I combustibili alternativi quali l'idrogeno costituiscono uno strumento a portata di mano per

ridurre le emissioni dell'attuale parco veicoli, segnatamente per i veicoli pesanti. La revisione della **direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia** dovrebbe favorire l'utilizzo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento negli edifici privati e pubblici, sia nuovi che già esistenti.

L'elettrificazione su ampia scala dei veicoli sarà possibile solo con l'accesso a tecnologie per batterie efficienti, convenienti sotto il profilo del costo e rispettose del clima. La stragrande maggioranza delle batterie per veicoli è attualmente prodotta al di fuori dell'Europa e un aumento dello sviluppo e della capacità produttiva di batterie nell'UE sarà fondamentale per la sopravvivenza nel breve periodo e la prosperità nel lungo periodo dei produttori di automobili europei. L'UE deve pertanto incentivare la ricerca e lo sviluppo in tale campo, in stretta collaborazione con il mondo industriale e quello accademico, aumentare i finanziamenti per tale sviluppo e agevolare la produzione di batterie per i veicoli europei e per l'esportazione all'estero.

La transizione nel settore automobilistico deve essere sostenuta da una diffusione in tutta l'UE delle fonti di energia rinnovabile, nonché da un programma volto a garantire prezzi competitivi e accessibili per l'elettricità. Una revisione ambiziosa della **direttiva rifiuta sulle energie rinnovabili** e i recipienti nazionali dovrebbero promuovere l'utilizzo dell'infrastruttura relativa all'idrogeno e agli elettrocarburi.

È solo assicurando l'esistenza di un'infrastruttura adeguata nel breve periodo che possiamo parlare in modo credibile di un'accelerazione significativa della riduzione delle emissioni nel settore **e del conseguimento degli obiettivi climatici**. La definizione di nuovi obiettivi in materia di riduzione delle emissioni dovrebbe basarsi su riscontri scientifici e su valutazioni di impatto globali nonché valutare anche altre strade per la riduzione delle emissioni quale, ad esempio, l'aumento dell'efficienza complessiva dei sistemi.

Gli investimenti nell'infrastruttura dovrebbero essere sostenuti da **regimi di incentivi coordinati** per i veicoli commerciali e quelli adibiti al trasporto di passeggeri da parte degli Stati membri e da una **campagna di sensibilizzazione europea** volta a illustrare i benefici dei vari tipi di veicoli a emissioni basse o pari a zero. L'inclusione nel lungo periodo del trasporto su strada nel sistema per lo scambio di quote di emissioni (*Emissions Trading System*, ETS) dell'UE può fungere da strumento complementare e

dovrebbe essere presa in considerazione se giustificata da una valutazione di impatto.

Il Gruppo PPE è favorevole a tutti gli sforzi volti a migliorare la sicurezza stradale e a conseguire l'obiettivo **"zero vittime"**. La sicurezza deve essere sempre il nostro obiettivo principale durante la progettazione dell'infrastruttura. Le entrate ottenute con le imposte, i pedaggi, i bollini stradali o le tasse sui carburanti pagati dagli utenti della strada dovrebbero essere reinvestite interamente nella manutenzione, nella modernizzazione e nel miglioramento della nostra infrastruttura stradale, ivi comprese le misure volte a compensare le ripercussioni negative per le persone che vivono nei pressi di aree caratterizzate da flussi di traffico elevati.

La transizione nel settore automobilistico porterà inevitabilmente a perdite di posti di lavoro. Le nuove catene produttive dovrebbero essere considerate pari a tecnologie chiave e devono essere al centro di una **politica industriale dell'UE**. È necessario un maggiore sostegno finanziario europeo per la **riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze**, segnatamente nei Paesi e nelle regioni con solide basi industriali nel settore automobilistico. La Commissione dovrebbe prendere in considerazione la riforma delle norme in materia di **aiuti di Stato dell'UE** al fine di prevedere un sostegno più mirato attraverso gli Stati membri.

La pandemia di **COVID-19** ha influito negativamente sugli investimenti e sulle capacità di finanziamento degli Stati membri e le decisioni di acquisto dei consumatori saranno posticipate. È opportuno che la legislazione vigente sia sottoposta a revisione, prestando particolare attenzione alle piccole e medie imprese (PMI), ed è necessario che gli adempimenti burocratici superflui siano eliminati al fine di ridurre gli oneri, sia amministrativi che finanziari. Dovremmo consentire al settore automobilistico di trasformare la congiuntura negativa in un'opportunità per garantire posti di lavoro e prosperità nel lungo periodo.

*Normative necessarie:*

- > ampi settori di intervento in cui la Commissione non ha ancora proposto nuove normative vincolanti (proposte parziali, comunicazioni e procedure di iniziativa o assenza di iniziative legislative);
- > quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 - prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime",
- > revisione delle norme in materia di aiuti di Stato anche all'indomani della COVID-19,
- > economia circolare.

*In programma:*

1. revisione del sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) dell'UE, ivi compresi i settori marittimo, aereo e il regime CORSIA nonché una proposta relativa al sistema ETS come risorsa propria (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, 2° trimestre 2021)
2. modifica della direttiva sulle energie rinnovabili volta ad attuare l'ambizioso nuovo obiettivo climatico per il 2030 (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 194 TFUE, 2° trimestre 2021)
3. modifica della direttiva sull'efficienza energetica volta ad attuare l'ambizioso nuovo obiettivo climatico per il 2030 (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 194 TFUE, 2° trimestre 2021)
4. revisione della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 91 TFUE, 2° trimestre 2021)
5. revisione del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 192, paragrafo 1, TFUE, 2° trimestre 2021)
6. revisione della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti, ivi compresa un'iniziativa per biglietti multimodali (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 91 TFUE, 3° trimestre 2021)
7. sviluppo di norme post Euro 6/VI per le emissioni di autovetture, furgoni, autocarri e autobus (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 114 TFUE, 4° trimestre 2021)
8. aggiornamento della nuova strategia industriale per l'Europa (carattere non legislativo, 2° trimestre 2021)

*Adeguamento:*

9. revisione della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia - Data di adozione prevista: 4° trimestre 2021; carattere non legislativo; base giuridica: articoli 107 e 108 TFUE. È prevista una valutazione di impatto.

*Normativa prioritaria:*

10. proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

## 2. Trasporto aereo

Il settore del trasporto aereo dovrebbe adattarsi maggiormente ai nuovi requisiti, in materia di ecologizzazione e digitalizzazione, senza compromettere i vantaggi di tale modo di trasporto quali la connettività, la mobilità, l'accessibilità dei prezzi e la tutela della sicurezza dei servizi. Dobbiamo ridurre le emissioni, non il traffico. I vantaggi dei passeggeri non dovrebbero essere messi in discussione dal processo di transizione.

Il settore del trasporto aereo è ad alta tecnologia. I progressi tecnologici riguardanti la riduzione delle emissioni non sono stati molto percepibili a causa dell'aumento del traffico.

È necessario seguire alcuni orientamenti per conseguire gli obiettivi del 2030 e l'obiettivo del 2050: la modernizzazione e la riforma del **sistema di gestione del traffico aereo**, gli investimenti nella ricerca e nell'innovazione per le nuove soluzioni tecnologiche riguardanti i **combustibili sostenibili per il trasporto aereo**, i **motori**, altri sistemi di propulsione, ad esempio quelli **elettrici, ibridi o alimentati a idrogeno**, e gli altri sistemi **volti alla riduzione globale delle emissioni**.

Un'ulteriore riduzione delle emissioni può essere conseguita con l'adozione e l'attuazione della normativa sul **cielo unico europeo 2+**. La proposta della Commissione potrebbe essere migliorata ed è opportuno che non venga indebolita dai tentativi degli Stati membri volti a mantenere l'attuale monopolio sulla base di argomentazioni obsolete, quale la sovranità. L'utilizzo di sistemi satellitari per la navigazione, le comunicazioni e il tracciamento nonché il pieno utilizzo dell'impresa di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (*Single European Sky Air Traffic Management Research*, SESAR) contribuirà al completamento del cielo unico digitale europeo.

Le **proposte per i partenariati europei** nel periodo 2021-2027 quali SESAR o Clean Aviation e il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) con un'attenzione particolare al periodo 2021-2023 sono fondamentali per il futuro della digitalizzazione del trasporto aereo e dovrebbero prevedere risultati, confermati da soggetti incaricati di dimostrarli, e finanziamenti adeguati.

È necessario un aumento della quota di mercato dei **combustibili sostenibili per il trasporto aereo** al fine di contribuire alla ri-

duzione delle emissioni. L'iniziativa **ReFuel EU Aviation sui combustibili sostenibili per il trasporto aereo** dovrebbe prevedere una valutazione approfondita delle emissioni durante il ciclo di vita di tali combustibili, un utilizzo equilibrato delle materie prime, un chiaro processo di attuazione, un obbligo di miscelazione minima pari ad almeno il 10 % entro il 2030 e incentivi, comprensivi di risorse per sostenere sia la produzione che l'utilizzo. Tale obbligo dovrebbe applicarsi almeno a livello europeo su tutti i voli in arrivo nell'UE o in partenza dal suo territorio. L'impresa comune Clean Aviation dovrebbe continuare e intensificare gli sforzi volti a fornire soluzioni tecnologiche, anche per i combustibili alternativi.

La fabbricazione di motori applicata negli ultimi anni nell'ambito delle nuove tecnologie consente una riduzione significativa delle emissioni. A tale proposito, è opportuna la continuazione delle attività di ricerca e sviluppo, anche nell'ambito dell'impresa comune Clean Sky. La realizzazione di nuovi prodotti dovrebbe essere promossa attraverso **regimi di rinnovo e ammodernamento**. Nella valutazione dei vantaggi di tali regimi, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione le soluzioni di finanziamento, ad esempio il dispositivo per la ripresa e la resilienza. Le soluzioni di propulsione elettrica o a idrogeno sono adatte per i velivoli di piccole e medie dimensioni che potrebbero essere utilizzati per voli europei a corto raggio o per voli di breve durata, senza tappe intermedie. Una **revisione delle norme in materia di aiuti di Stato** per gli aeroporti potrebbe contribuire allo sviluppo dei collegamenti a corto raggio al fine di ridurre in modo significativo le emissioni e i tempi di percorrenza, aumentando al contempo l'efficienza.

Gli aeroporti dovrebbero essere collegati in modo sistematico alle città con linee ferroviarie ad alta capacità e utilizzare solo veicoli a emissioni zero. La **revisione della direttiva sui diritti aeroportuali** dovrebbe tenere in considerazione tali requisiti.

Il settore del trasporto aereo deve garantire obiettivi ambiziosi per il sistema internazionale di compensazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, denominato **CORSIA**, e incrementarne l'utilizzo. Per raggiungere questo obiettivo, l'Unione deve parlare con una sola voce in seno all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO). La revisione del **sistema europeo per lo scambio di quote di emissioni (ETS)** dovrebbe basarsi su una valutazione globale e prevedere un'attuazione in contemporanea con CORSIA, comprensiva, se possibile, di parametri di riferimento più rapidi rispetto a quelli decisi dall'ICAO.

*Normative necessarie:*

*In fase di elaborazione:*

1. rifusione del pacchetto cielo unico europeo 2+
2. organo di valutazione delle prestazioni dell'AESA

*In programma:*

3. revisione del sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) dell'UE, ivi compresi i settori marittimo, aereo e il regime CORSIA nonché una proposta relativa al sistema ETS come risorsa propria (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, 2° trimestre 2021)
4. revisione della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 91 TFUE, 2° trimestre 2021)
5. piano di azione sulle sinergie tra i settori civile, della difesa e dello spazio (carattere non legislativo, 1° trimestre 2021)

*Adeguamento:*

- 6a. revisione degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale – data di adozione prevista: 1° trimestre 2021; carattere non legislativo; base giuridica: articoli 107 e 108 TFUE. Non è prevista alcuna valutazione di impatto.
- 6b. revisione degli aiuti di Stato nel settore del trasporto aereo (richiesta dal settore; non ancora prevista)
7. revisione – sistemi telematici di prenotazione – adozione prevista: 4° trimestre 2021; carattere legislativo; base giuridica: articolo 91 e articolo 100, paragrafo 2, TFUE. È prevista una valutazione di impatto.
8. valutazione di tre regolamenti sui diritti dei passeggeri riguardanti: i diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (regolamento n. 1107/2006), i diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne (regolamento (UE) n. 1177/2010) e i diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus (regolamento (UE) n. 181/2011) – da confermare.

*Priorità da considerare:*

9. proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli (considerata una priorità dalla Commissione ma il cui iter non è ancora stato completato)
10. proposta di regolamento del Parla-

mento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea (considerata una priorità dalla Commissione ma il cui iter non è ancora stato completato).

### 3. Vie navigabili interne

Per la realizzazione di una rete di trasporti europei intelligente, sostenibile e competitiva, è fondamentale un ulteriore sviluppo del settore delle vie navigabili interne. Le PMI e le imprese a conduzione familiare rappresentano la colonna portante del settore. Poiché rappresentano uno dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e offrono potenzialità ampiamente inutilizzate per il trasporto di ingenti quantità di merci in tutta l'Unione, le vie navigabili interne possono svolgere un ruolo chiave nel conseguire gli obiettivi climatici dell'UE. L'attuale quota modale del 6 %<sup>1</sup> è troppo limitata: un netto aumento della quota modale dei trasporti per vie navigabili interne porterebbe a una minore congestione delle strade, una maggiore sicurezza, una riduzione delle emissioni e un sistema dei trasporti complessivamente più sostenibile.

Il Gruppo PPE chiede, pertanto, un approccio olistico nei confronti di tutti gli aspetti di questo modo di trasporto: aumento della sua resilienza, efficienza e sostenibilità, promozione e incentivazione del suo utilizzo e previsione di investimenti adeguati. Con tale approccio, possiamo rafforzare la competitività del settore, salvaguardare posti di lavoro di qualità e favorirne l'idoneità per la futura economia europea.

#### Miglioramento dell'infrastruttura fisica e della navigazione

Diversamente da molte infrastrutture stradali congestionate, le vie navigabili europee dispongono di capacità inutilizzate, il che offre notevoli potenzialità in termini di trasferimento modale. Tuttavia, la navigabilità delle vie navigabili interne europee non è uniforme e il trasferimento modale è ostacolato dalla mancanza di collegamenti e dalla scarsa affidabilità delle vie navigabili interne a corrente libera. Per quanto riguarda la **revisione della TEN-T**, è opportuno prestare attenzione al completamento della rete centrale di vie navigabili interne della TEN-T entro il 2030, alla creazione dei collegamenti mancanti e alla predisposizione di un'infrastruttura digitale e fisica di qualità comprensiva ad esempio di migliori collegamenti ferroviari presso i porti. Il gruppo PPE

invita la Commissione europea a presentare proposte per un quadro normativo in linea con il **prossimo programma di azione NAI-IADES** che preveda l'uniformazione e l'armonizzazione europea in materia sia di navigabilità di qualità che di apparecchiature. È necessario che finanziamenti dedicati a favore di trasporti e di un'infrastruttura delle vie navigabili adatti al contesto futuro siano previsti in tutti gli strumenti di finanziamento, quali il meccanismo per collegare l'Europa, i fondi di coesione o con la partecipazione della Banca europea per gli investimenti. È segnatamente indispensabile l'utilizzo del **dispositivo per la ripresa e la resilienza** quale straordinaria opportunità di finanziamento per le vie navigabili interne, che combina gli effetti della ripresa economica nel breve periodo con i benefici nel lungo periodo di investimenti infrastrutturali mirati. Tali investimenti potrebbero comprendere il recupero dei canali e delle vie navigabili di collegamento per lo sviluppo di ulteriori potenzialità commerciali.

#### Una transizione sostenibile realistica

A causa dell'attuale mancanza di tecnologie a emissioni zero pronte per il mercato, il Gruppo PPE invita la Commissione a elaborare una tabella di marcia realistica per ridurre ulteriormente gli agenti inquinanti e le emissioni di gas a effetto serra al fine di conseguire la decarbonizzazione del settore delle vie navigabili interne entro il 2050, salvaguardando al contempo la competitività, l'affidabilità e la sicurezza. Per quanto riguarda la revisione della **direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi** (AFID) e la revisione della **direttiva rifiuta sulle energie rinnovabili** (RED II), il Gruppo PPE è favorevole a un approccio di rete e neutro sotto il profilo tecnologico riguardante la disponibilità e la diffusione di combustibili e infrastrutture alternativi sulla rete di vie navigabili. Il trasporto per vie navigabili interne può essere utile ai fini dell'utilizzo di navi elettriche e ibride nonché alimentate a idrogeno, a gas naturale liquefatto (GNL) e con carburanti sostenibili, qualora l'UE orienti fondi adeguati alla ricerca in tale settore, ne incentivi l'utilizzo e migliori la scalabilità degli investimenti necessari. L'infrastruttura delle vie navigabili interne deve essere integrata meglio nella rete energetica europea, al fine di promuovere sia l'utilizzo di fonti di energia sulla terraferma che il potenziale delle vie navigabili interne per il trasporto di combustibili alternativi. Il Gruppo PPE accoglie al contempo con favore il ricorso a tutte le opzioni già disponibili per la riduzione delle emissioni generate dalla

<sup>1</sup> Eurostat, 2018, EU27

navigazione in acque interne, ivi compresi i combustibili e i sistemi di transizione quali i catalizzatori e i filtri di migliore qualità per le imbarcazioni esistenti. In considerazione del fatto che circa l'80 % delle navi utilizzate nelle vie navigabili interne europee sono state costruite nel XX secolo, desideriamo offrire al settore le opportunità migliori per il prossimo rinnovo delle flotte: la stabilità normativa e il sostegno finanziario sono fondamentali per l'utilizzo di navi che siano al contempo più pulite e accessibili in termini economici nei canali e nei fiumi europei. Per questo motivo chiediamo **regimi in materia di ammodernamento e rinnovo delle flotte** per il trasporto attraverso vie navigabili interne e la concessione di **incentivi fiscali** da parte degli Stati membri al fine di agevolare la transizione del settore.

### Accelerazione della transizione digitale

La digitalizzazione e l'automazione offriranno opportunità di primaria importanza al trasporto per vie navigabili interne. Lo scambio digitale dei dati e i processi automatizzati contribuiranno all'ottimizzazione dei flussi di traffico e alla gestione delle capacità, rendendo il settore sempre più efficiente, sicuro e sostenibile. Offrono inoltre la possibilità di far fronte al problema della congestione nei porti, consentendo una gestione efficiente delle merci e una migliore organizzazione logistica basate su un buon collegamento tra la navigazione marittima e quella nelle acque interne. Il Gruppo PPE chiede una strategia per lo sviluppo e l'utilizzo delle tecnologie digitali nel settore delle vie navigabili interne, che definisca sia le norme interoperabili tra i modi e le frontiere che i finanziamenti e le attività in materia di ricerca necessari, anche attraverso appositi inviti a presentare progetti nel quadro di Orizzonte Europa. Le norme del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) e le norme della **direttiva sui servizi armonizzati di informazione fluviale (RIS)** dovrebbero essere aggiornate per garantire l'interoperabilità con altri modi di trasporto e prevedere il rapido sviluppo e utilizzo di soluzioni innovative. La transizione verso un settore automatizzato e digitalizzato mette altresì in evidenza l'importanza di avere a disposizione percorsi di istruzione e formazione appropriati per i lavoratori, affinché il settore delle vie navigabili interne possa rappresentare un contesto di lavoro attraente con norme elevate sotto il profilo sociale, delle qualifiche e della sicurezza.

### Trasporto multimodale europeo

Siccome lo sviluppo del trasporto multimo-

dale dell'UE è stato lento, chiediamo la creazione di una rete di trasporto multimodale europea che ottimizzi l'interazione tra i vari modi di trasporto. Di concerto con le parti interessate, l'UE dovrebbe prevedere misure volte a rimuovere gli impedimenti legislativi, amministrativi e transfrontalieri che ostacolano il trasporto multimodale all'interno dell'economia europea. Tale visione multimodale dovrebbe essere ulteriormente sviluppata nel prossimo programma di azione NAIADES. Dovrebbero inoltre essere previsti incentivi per lo sviluppo di piattaforme portuali intermodali. Il gruppo PPE chiede il lancio di un **progetto dal valore aggiunto europeo**, finanziato dal dispositivo per la ripresa e la resilienza, per la navigabilità e il collegamento multimodale dei corridoi delle vie navigabili interne della TEN-T.

## 4. Settore marittimo

Il Gruppo PPE è fortemente intenzionato a rafforzare il settore europeo del trasporto marittimo e a renderlo adatto al contesto futuro. In base alle emissioni per tonnellata di merci trasportate e per chilometro percorso, il settore europeo del trasporto marittimo rappresenta già il modo di trasporto più efficiente sotto il profilo energetico e rispettoso dell'ambiente ma è possibile conseguire maggiori risultati in termini di aumento dell'efficienza e della sostenibilità salvaguardandone al contempo la competitività a livello internazionale e il ruolo fondamentale nel generare crescita e posti di lavoro. I nostri principi guida per le prossime revisioni delle normative europee riguardanti il trasporto marittimo sono i seguenti:

- > Per quanto riguarda la **revisione dell'ETS**: qualsiasi potenziale inclusione del trasporto marittimo nell'ETS europeo dovrebbe essere debitamente giustificata e basata su una valutazione di impatto approfondita, tenendo in considerazione la competitività delle imprese e degli operatori europei, i posti di lavoro nel settore marittimo e il rischio di rilocazione delle emissioni di carbonio. A causa della portata internazionale del trasporto marittimo, la misura di mercato più adatta per la riduzione dei gas a effetto serra generati dal settore del trasporto marittimo consisterebbe in un **meccanismo dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO)**. Dal punto di vista internazionale, l'UE deve altresì esercitare tutto il suo peso in seno all'IMO per realizzare un **sistema di compensazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>** nel trasporto marittimo internazionale e al

fine di garantire un processo realistico di riduzione delle emissioni. Chiediamo al contempo una strategia chiara per il settore marittimo dell'UE, comprensiva di parametri di riferimento per la riduzione delle emissioni.

- > Stiamo attualmente assistendo a uno sviluppo molto dinamico dei combustibili alternativi per le navi. La futura proposta legislativa **FuelEU maritime** dovrebbe essere resa disponibile quanto prima e dovrebbe prevedere la neutralità sotto il profilo tecnologico, obblighi di miscelazione aumentati in modo progressivo, tabelle di marcia per i punti di ricarica e rifornimento nonché un chiaro impegno in favore dei combustibili di transizione quali il GNL.
- > L'**obiettivo di azzeramento delle emissioni per i porti** è molto ambizioso ma difficilmente conseguibile nel breve periodo. Richiede una visione di insieme delle attività portuali, comprensiva delle emissioni relative al trasporto marittimo e ad altri modi di trasporto come pure alle attività industriali. L'obiettivo principale dovrebbe pertanto consistere nella riduzione delle emissioni nei porti più vicini alle zone urbane in cui l'aspetto ambientale è di particolare rilevanza per la salute pubblica. È necessario valutare in quale misura i limitati finanziamenti pubblici debbano essere stanziati agli investimenti nell'energia elettrica prodotta a terra per le navi ormeggiate nei porti, prendendo in considerazione un potenziale aumento del numero di imbarcazioni che utilizzano combustibili a emissioni di carbonio basse o pari a zero, il che renderebbe superfluo l'utilizzo dell'energia elettrica prodotta a terra.
- > Dovrebbero essere previsti **periodi di transizione** adeguati per l'introduzione di ulteriori prescrizioni di carattere ambientale al fine di consentire il migliore utilizzo possibile di risorse limitate. La riduzione dei gas a effetto serra e delle emissioni di agenti che inquinano l'atmosfera richiede un **sostegno finanziario** adeguato a livello degli Stati membri e dell'UE per consentire investimenti su larga scala nel campo della ricerca, della tecnologia e delle infrastrutture. A tale scopo, la Commissione e l'industria dovrebbero valutare la creazione di un **partenariato europeo per il trasporto marittimo** volto a promuovere l'**innovazione** nel settore.
- > Per quanto concerne la **revisione della TEN-T**, è di primaria importanza mi-

gliorare il collegamento dei porti della TEN-T con le linee ferroviarie, le strade e, ove possibile, le vie navigabili interne. Il pilastro marittimo della TEN-T, vale a dire le autostrade del mare, richiede ulteriore sostegno, semplificazione e finanziamenti adeguati per realizzare uno spazio europeo del trasporto marittimo senza barriere.

- > È necessario porre l'accento sul **ruolo fondamentale del settore marittimo** nel consentire all'Europa di conservare il suo ruolo nel commercio internazionale e sulle sue potenzialità in materia di promozione della competitività europea. È pertanto necessario riassegnare ulteriori finanziamenti europei al fine di migliorare l'accessibilità ai **porti principali della TEN-T** per le navi più grandi in grado di sostituire varie navi di minori dimensioni, con un conseguente miglioramento dell'efficienza e una riduzione dei costi e delle emissioni. Ciò richiede **investimenti** per le costanti attività di dragaggio e scavo dei canali nonché per **altre misure di sviluppo delle capacità** nei **porti principali** selezionati.
- > Per quanto riguarda la revisione della **direttiva rifiuta sulle energie rinnovabili** e della **direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi**, l'**energia rinnovabile offshore** può potenzialmente divenire un elemento centrale del sistema europeo dell'energia entro il 2050. Ciò richiederà investimenti nell'infrastruttura portuale al fine di agevolare l'approvvigionamento di energia delle attività in mare.
- > Per quanto riguarda il completamento del quadro giuridico europeo sull'omologazione dei veicoli automatizzati, a causa del maggiore utilizzo dei dati e dell'intelligenza artificiale nel trasporto marittimo, si prevede che, nel prossimo futuro, le prime **navi completamente autonome** inizieranno a operare in acque europee. Sta pertanto divenendo essenziale **preparare le normative pertinenti** nonché svolgere analisi dell'impatto socio-economico dell'automazione e della digitalizzazione sul settore.

## 5. Trasporto ferroviario di merci

Il Gruppo PPE è fermamente deciso a conseguire una crescita positiva nel settore del trasporto ferroviario di merci nei prossimi anni al fine di raggiungere una quota modale del 30 % entro il 2030. Ci impegnamo

per il conseguimento di tale obiettivo: i costi di trasporto per i cittadini e le imprese non devono aumentare e il costo per tonnellata-chilometro (t/km) nel trasporto su strada costituisce il nostro parametro di riferimento. A tal fine, il Gruppo PPE ritiene necessario migliorare il quadro normativo vigente e l'organizzazione sotto il profilo giuridico nonché ridurre gli ostacoli operativi e tecnologici.

La nostra tabella di marcia legislativa per il trasporto ferroviario di merci è la seguente:

- > **Completamento dell'infrastruttura:** le apparecchiature del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) devono essere completate con urgenza entro il 2030. Siccome tale processo è in corso da oltre 20 anni, gli Stati membri devono spiegare le ragioni del ritardo e, al contempo, presentare immediatamente piani nazionali. La realizzazione della rete centrale TEN-T deve essere completata entro il 2030, ivi compresi i terminali per la destinazione finale ("ultimo miglio"). Metteremo in evidenza tali aspetti nella **revisione del regolamento TEN-T**. La corrispondente esigenza di ingenti investimenti dovrebbe essere soddisfatta attraverso strumenti di ripresa nazionale e un'**attuazione del dispositivo per la ripresa e la resilienza** mirati con un accento particolare sugli investimenti riguardanti l'infrastruttura per il trasporto ferroviario di merci.
- > **Garanzia di una sana concorrenza nel settore del trasporto ferroviario di merci:** È necessario garantire la parità di condizioni tra i rami «merci» delle imprese operanti da tempo come pure delle nuove imprese sul mercato e deve essere assicurata la parità di accesso all'infrastruttura. È necessario rivedere i diritti di accesso alle linee ferroviarie, segnatamente laddove i costi siano coperti da obblighi di servizio pubblico, in quanto possono essere usati in modo abusivo per limitare la concorrenza e ridurre la competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello su strada. In base a tali principi guida, chiediamo una revisione del **regolamento relativo ai corridoi ferroviari merci**, una revisione della **direttiva sui trasporti combinati** e norme revisionate sulla ripartizione delle capacità e sulle tariffe dell'infrastruttura, attraverso una revisione del **regolamento sugli obblighi di servizio pubblico (OSP) per il trasporto terrestre**. A tale proposito il **quarto pacchetto ferroviario** deve essere attuato in modo integrale.

- > **Miglioramento dell'organizzazione del settore:** È necessario introdurre gerarchie e categorie di percorso dei treni europei entro il 2025. È necessario istituire un'unità per i gestori dell'infrastruttura europea in seno all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) ai fini dell'assegnazione di bande orarie e della gestione delle capacità entro il 2025, il che può essere previsto nella revisione del **regolamento relativo ai corridoi ferroviari merci** al fine di garantire che la ripartizione di capacità per il trasporto ferroviario di merci soddisfi la domanda lungo la TEN-T. È necessario stabilire una lingua operativa comune per il settore ferroviario, così come avviene nel settore del trasporto aereo, entro il 2025, ad esempio attraverso una revisione della **direttiva relativa alla certificazione dei macchinisti**.
- > **Diffusione della digitalizzazione:** È necessario creare piattaforme digitali aperte e trasparenti per lo scambio dei dati entro il 2025. Ciò può essere conseguito con una **revisione del quadro normativo per la condivisione di dati interoperabili** nel settore del trasporto ferroviario e nuove norme ai fini di un ambiente sicuro per lo scambio di dati sui corridoi volte a favorire una logistica collaborativa. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario di merci, è necessario introdurre con urgenza la gestione digitale delle capacità della rete, delle prenotazioni digitali delle bande orarie e delle prenotazioni effettuate poco prima della fruizione dei servizi. È essenziale introdurre i sistemi di aggancio automatico digitale entro il 2025 e i treni automatizzati entro il 2030. L'adozione di un **pacchetto di specifiche e di norme tecniche sul settore ferroviario** dovrebbe avvenire di conseguenza per l'ERTMS e prevedere piani di installazione obbligatori per il funzionamento automatico dei treni, la gestione automatizzata del traffico e sistemi di controllo-comando e segnalamento (CCS) avanzati.

## 6. Mobilità urbana intelligente e sostenibile

I cambiamenti riguardanti i modelli di mobilità urbana e il comportamento del consumatore sono accelerati dalla pandemia di COVID-19 e sono ampiamente agevolati da soluzioni digitali intelligenti e sostenibili. La popolazione delle aree urbane è disposta a passare a modi di trasporto intelligenti e

sostenibili segnatamente per i propri spostamenti quotidiani e tale passaggio è condizionato principalmente dai costi, dalla disponibilità e dalla rapidità. La politica sui trasporti urbani dell'UE deve agevolare e accelerare la creazione di condizioni adeguate ai fini di una maggiore adozione di alternative sostenibili sicure, competitive e accessibili in termini economici, contribuendo pertanto agli obiettivi climatici ambiziosi dell'UE fino al 2030 e oltre.

Una delle attuali sfide da affrontare nelle aree urbane consiste nel fornire sistemi di trasporto pubblico ben organizzati, di semplice utilizzo, accessibili in termini economici e neutri dal punto di vista climatico come pure nell'offrire servizi di buona qualità agli utenti comprensivi di servizi "porta a porta". L'aumento della quota di veicoli puliti nelle flotte per il trasporto pubblico è fondamentale per la riduzione delle emissioni di carbonio nocive come pure per il miglioramento della qualità dell'aria nelle città. È necessario introdurre incentivi legislativi e finanziari adeguati a livello europeo per contribuire alla creazione di sistemi di trasporto pubblico efficienti e neutri sotto il profilo climatico. La direttiva sui veicoli puliti e il suo futuro aggiornamento rappresentano il modo migliore per conseguire tale obiettivo. Parallelamente al ruolo fondamentale dei sistemi di trasporto pubblico nella transizione verso una mobilità neutra sotto il profilo climatico nelle aree urbane, le soluzioni per una mobilità alternativa intelligente e sostenibile (utilizzo condiviso di autovetture, servizi di trasporto a chiamata, biciclette e scooter elettrici nonché altre forme di micromobilità) potrebbero svolgere una funzione complementare e ampliare le opzioni per i consumatori in base alle loro esigenze di mobilità. La carenza di regolamentazione delle varie forme di micromobilità costituisce un rischio elevato per la sicurezza dei consumatori nonché per altri soggetti coinvolti nel settore dei trasporti. Un'analisi della normativa sui marchi CE e della sua applicazione e/o possibile inclusione nel regolamento sull'omologazione di tali veicoli può permettere l'individuazione di soluzioni.

La mobilità come servizio (*Mobility-as-a-service*, MaaS) deve comprendere tutti i servizi di mobilità (trasporti pubblici, micromobilità e servizi di mobilità condivisi) e fornire pertanto informazioni sui migliori servizi disponibili in base al costo e alla durata degli spostamenti. Le norme speciali in materia di accesso e la gestione dell'accesso per quanto concerne la tassazione della congestione e le zone a basse emissioni nelle aree urbane frammentano ulteriormente lo spazio unico europeo dei trasporti e violano i principi del

mercato unico. È possibile ricorrere alla direttiva sul servizio europeo di telepedaggio (SET) per armonizzare e consentire gli spostamenti tra tali zone, ma sussistono limiti di natura legislativa in quanto esse sono di competenza delle autorità locali.

Lo sviluppo e l'utilizzo di sistemi di gestione intelligente dei parcheggi nelle città offrono enormi potenzialità in termini di riduzione delle emissioni, prevenzione degli ingorghi e risparmio di tempo. I principi normativi armonizzati e/o le norme e le soluzioni tecnologiche comuni in materia di servizi di mobilità alternativa, logistica urbana intelligente, tassazione degli ingorghi e zone a basse emissioni potrebbero fornire orientamenti normativi per gli Stati membri, garantendo così la parità di utilizzo delle soluzioni di mobilità intelligente e sostenibile, ivi compreso il miglioramento della connettività tra aree rurali e urbane in tutta l'Unione europea, e rafforzando lo spazio unico europeo dei trasporti. Al fine di accelerare l'utilizzo di veicoli puliti da parte dei cittadini, sono necessari una rete globale di punti di ricarica e l'accesso ad altri tipi di combustibili alternativi nelle aree urbane e suburbane. A tale scopo, lo strumento da utilizzare è la direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, il cui aggiornamento è imminente.

Per far fronte alla sfida nelle aree urbane, prendendo in considerazione la politica dell'UE sulla disabilità e segnatamente sull'accessibilità dei servizi per le persone con disabilità, le persone a mobilità ridotta e gli anziani, è necessario un sistema di trasporto pubblico ben organizzato, integrato e accessibile in termini economici e ciò sarà in linea con la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (CRPD), che è la prima convenzione sui diritti umani di cui è divenuta parte l'UE. A tale scopo, potrebbe essere prevista la revisione della direttiva riguardante l'atto europeo sull'accessibilità.

Tutte le misure future devono essere scientificamente fondate e neutre sotto il profilo tecnologico e dovrebbero seguire valutazioni di impatto globali che prendano in considerazione le conseguenze sociali, ambientali ed economiche. Oltre alla pertinente azione legislativa europea citata in precedenza, tali obiettivi potrebbero essere conseguiti attraverso le seguenti attività legislative e non legislative previste dalla Commissione europea.

*Normative necessarie:*

1. revisione del pacchetto sulla mobilità urbana del 2013 (2021)

2. piano di azione per l'azzeramento dell'inquinamento di aria, acqua e suolo; revisione delle norme sulla qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico (2021-2022)
3. orientamenti a sostegno dell'uso sicuro dei dispositivi di micromobilità (2021)
4. misure volte a garantire la parità di condizioni per il trasporto locale di passeggeri su richiesta e per le piattaforme di trasporto a chiamata (2022)
5. creazione di uno spazio per i dati sul turismo e sui trasporti, che consenta lo scambio di dati tra le parti interessate nel settore della mobilità e dei trasporti

*In programma anche:*

6. revisione della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti, ivi compresa un'iniziativa per biglietti multimodali (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 91 TFUE, 3° trimestre 2021)
7. modifica della direttiva sulle energie rinnovabili volta ad attuare l'ambizioso nuovo obiettivo climatico per il 2030 (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 194 TFUE, 2° trimestre 2021)
8. revisione del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 192, paragrafo 1, TFUE, 2° trimestre 2021)
9. revisione della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti, ivi compresa un'iniziativa per biglietti multimodali (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 91 TFUE, 3° trimestre 2021)
10. sviluppo di norme post Euro 6/VI per le emissioni di autovetture, furgoni, autocarri e autobus (carattere legislativo, con valutazione d'impatto, articolo 114 TFUE, 4° trimestre 2021).