

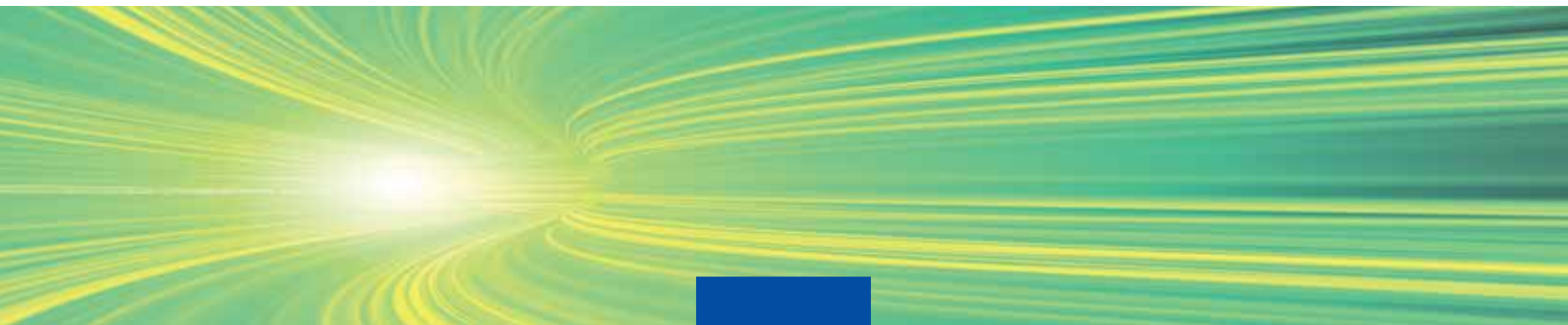


LE POLITICHE
DELL'UNIONE
EUROPEA

Trasporti

Collegare
i cittadini
e le imprese
dell'Europa

È di vitale importanza disporre di sistemi di trasporto competitivi per garantire la concorrenza dell'Europa nel mondo, favorire la crescita economica, creare posti di lavoro e migliorare la qualità della vita quotidiana delle persone.



LE POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA

Questa pubblicazione fa parte di una serie che illustra le varie politiche europee, spiegando quali sono le competenze dell'Unione europea e quali risultati ha ottenuto.

Le pubblicazioni sono disponibili online:

http://ec.europa.eu/pol/index_it.htm

<http://europa.eu/VF69Kf>

Funzionamento dell'Unione europea

L'Europa in 12 lezioni

Europa 2020: la strategia europea per la crescita

I padri fondatori dell'Unione europea

Affari esteri e politica di sicurezza

Affari marittimi e pesca

Agenda digitale

Agricoltura

Aiuti umanitari e protezione civile

Allargamento

Ambiente

Azione per il clima

Banche e finanza

Bilancio

Commercio

Concorrenza

Consumatori

Cooperazione internazionale e sviluppo

Cultura e settore audiovisivo

Dogane

Energia

Fiscalità

Frontiere e sicurezza

Giustizia, diritti fondamentali e uguaglianza

Imprese

Istruzione, formazione, gioventù e sport

Lotta antifrode

Mercato interno

Migrazione e asilo

Occupazione e affari sociali

Politica regionale

Ricerca e innovazione

Salute

Sicurezza dei prodotti alimentari

Trasporti ✕

Unione economica e monetaria ed euro

INDICE

Perché l'UE ha una politica dei trasporti 3

Come funziona la politica dei trasporti dell'UE 6

Cosa fa la politica dei trasporti dell'UE 8

Principali mezzi di trasporto 10

Il futuro della politica dei trasporti dell'UE 18

Per saperne di più 20

Le politiche dell'Unione europea: Trasporti

Commissione europea
Direzione generale della Comunicazione
Informazioni per i cittadini
1049 Bruxelles
BELGIO

Ultimo aggiornamento: novembre 2014

Copertina e illustrazione a pag. 2:
© iStockphoto.com/nadla

20 pagg. — 21 × 29,7 cm
ISBN 978-92-79-42785-5
doi:10.2775/14166

Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali
dell'Unione europea, 2014

© Unione europea, 2014

La riproduzione è autorizzata. Per l'uso o la riproduzione di singole fotografie, occorre chiedere l'autorizzazione direttamente al titolare del copyright.

Perché l'UE ha una politica dei trasporti

L'Europa ha bisogno di trasporti efficienti per sviluppare il commercio, favorire la crescita economica e creare occupazione e prosperità. Le reti di trasporto sono il cardine della catena di approvvigionamento e le basi dell'economia dei paesi. Permettono di distribuire le merci e di viaggiare. Rendono accessibili le località, ci ravvicinano e ci consentono un tenore di vita elevato.

I trasporti sono uno dei pilastri del processo di integrazione europea e sono strettamente legati alla creazione e al completamento del mercato interno, che promuove l'occupazione e la crescita economica. Sono stati uno dei primi settori di politica comune dell'Unione europea, perché erano considerati essenziali per realizzare tre delle quattro libertà del mercato unico, definito nel trattato di Roma del 1957: la libera circolazione di persone, servizi e beni.

Senza collegamenti e reti di trasporto efficienti, la libera circolazione non sarebbe possibile. Per questo motivo la politica dei trasporti dell'Unione europea (UE) ha sempre puntato a superare gli ostacoli fra gli Stati membri e creare uno spazio unico europeo dei trasporti con condizioni di concorrenza eque per e fra le varie forme di trasporto: stradale, ferroviario, aereo e marittimo.

Negli ultimi sessant'anni i trasporti dell'UE sono cambiati profondamente e continuano a contribuire in misura significativa alla prosperità e all'occupazione in Europa. Il settore dà lavoro a circa 10 milioni di persone, pari al 4,5 % della popolazione attiva, e genera una percentuale simile del prodotto interno lordo (PIL). Trasporti efficienti sono vitali anche per l'economia dell'UE in termini di esportazioni — il trasporto marittimo rappresenta il 90 % del commercio estero dell'Unione europea.

Numerose aziende europee sono diventate leader mondiali in settori quali l'infrastruttura, la logistica e la produzione di attrezzature per i trasporti. Oggi una famiglia spende in media il 13,5 % del bilancio per beni e servizi riguardanti i trasporti (abbonamenti del treno, viaggi in aereo per turismo o affari), che quindi occupano il secondo posto del bilancio familiare dopo le spese per la casa.

Negli ultimi decenni gli sviluppi della politica europea hanno aiutato a rafforzare il mercato interno dell'UE nel suo complesso aprendo i mercati nazionali precedentemente dominati da monopoli pubblici, ad esempio nel settore aereo e ferroviario.

Inoltre, nell'ambito del processo teso a creare un vero e proprio spazio unico europeo dei trasporti per tutte le forme di viaggio, si stanno progressivamente eliminando le barriere all'accesso, le differenze fra le norme tecniche e amministrative e le distorsioni della concorrenza tra i paesi dell'UE, a livello di definizione di tariffe, tasse e altri oneri.

Questi traguardi sono diventati in larga misura una realtà nel settore dell'aviazione, dove la politica di liberalizzazione del mercato, avviata negli anni novanta, ha dato vita a una crescita senza precedenti.

Tuttavia, la liberalizzazione del mercato non basta, da sola, per conseguire gli obiettivi fissati dall'Unione europea: moltiplicare le possibilità di viaggiare in Europa e garantire servizi di trasporto di qualità, per i cittadini e le imprese.

È inoltre essenziale ampliare, modernizzare e razionalizzare l'infrastruttura su scala europea per creare reti transfrontaliere senza soluzioni di continuità fra i diversi tipi di trasporto. A tal fine la politica in materia di reti transeuropee è stata inserita nel trattato di Maastricht del 1992, che ha poi integrato nella politica dei trasporti i requisiti in materia di protezione dell'ambiente quale strumento per completare il mercato interno.

La politica dei trasporti intende inoltre aiutare e proteggere i viaggiatori. Una delle maggiori conquiste è stata la definizione e la difesa dei diritti dei passeggeri. In caso di ritardo, oggi non devono più districarsi da soli cercando di capire cosa sia successo. Hanno il diritto di ottenere informazioni e sanno di poterle esigere dalla compagnia di trasporto; i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta hanno poi diritto a un'attenzione particolare.

L'UE è oggi la prima — e l'unica — regione al mondo in cui i passeggeri godono di diritti fondamentali globali e integrati su tutti i modi di trasporto.

Questi diritti si basano su vari principi: non discriminazione, accuratezza, tempestività e accessibilità delle informazioni nonché assistenza immediata e proporzionata.



Per vedere e scaricare l'app della Commissione europea sui diritti dei passeggeri:

<http://europa.eu/!Nu48RW>

Grazie alla politica dell'UE i trasporti inquinano meno e sono diventati più efficienti e sicuri. L'UE ha compiuto progressi a livello tecnico e normativo, in tutti i principali mezzi di trasporto: stradale, ferroviario, aereo e marittimo.

Un po' di storia

Fin dal trattato di Roma, i trasporti sono stati uno dei primi settori in cui la Comunità economica europea ha attuato una politica comune.

Il trattato però non definiva il contenuto di una politica comune dei trasporti, che doveva essere concordata dagli Stati membri. Fino agli anni ottanta i progressi sono molto lenti, soprattutto perché i governi nazionali sono restii a cedere il controllo sulle loro reti di trasporto e perché esistono notevoli differenze fra le strutture normative e di trasporto in ogni paese.

Dopo quasi 25 anni senza una legislazione uniforme, il Parlamento europeo prende la decisione senza precedenti di portare il Consiglio dell'Unione europea davanti alla Corte di giustizia per il mancato sviluppo di una politica dei trasporti comune. La sentenza della Corte del maggio 1985 ha l'effetto di infondere un nuovo slancio politico e, alla fine, si compiono i primi passi verso una politica comune.

Dopo la sentenza della Corte del 1985, la Commissione europea pubblica un libro bianco sulla promozione del mercato interno che contiene riferimenti specifici ai trasporti e definisce una serie di traguardi da realizzare entro il 1992.



© SNCF CAV

L'evoluzione della politica europea dei trasporti ha reso possibile viaggiare meglio e più rapidamente.

1986: l'Atto unico europeo sostituisce il voto all'unanimità con quello a maggioranza qualificata per le decisioni riguardanti la politica del trasporto aereo e marittimo, allentando in qualche misura la stagnazione politica dei decenni precedenti.

1992: il trattato di Maastricht istituisce le reti transeuropee e integra i requisiti di protezione dell'ambiente nella politica dei trasporti, uno sviluppo destinato a essere rafforzato nel libro bianco sulla politica comune dei trasporti pubblicato dalla Commissione l'anno dopo.

Viene sottolineata l'importanza del principio della mobilità sostenibile e l'obiettivo di aprire alla concorrenza i mercati dei trasporti.

Nel 1992 vengono gettate le basi di una politica comune dei trasporti.

1997: il trattato di Amsterdam integra una maggiore protezione dell'ambiente nella politica dei trasporti, conferendo al Parlamento europeo poteri di codecisione con il Consiglio su quasi tutti gli aspetti della politica in questo settore.

Negli anni successivi la Commissione analizza le differenze nazionali e regionali a livello di costi di trasporto, oneri e tariffazione per cercare di creare un clima più favorevole alla concorrenza.

Pietre miliari nella politica dei trasporti dell'UE

2001: un altro libro bianco mostra un deciso spostamento a favore di una politica dei trasporti più rispettosa dell'ambiente in grado di adattarsi a una crescita diseguale nelle varie forme di trasporto, alla congestione sulla rete stradale e ferroviaria in Europa e all'impatto crescente dell'inquinamento.

Il libro bianco prevede un aumento massiccio del traffico, soprattutto stradale e aereo, oltre a problemi legati alla salute e all'ambiente per effetto dell'inquinamento.

2006: un bilancio intermedio conclude che occorre fare di più per contrastare l'impatto negativo dei trasporti sui consumi di energia e sull'ambiente. Propone misure quali un piano logistico per il trasporto merci, sistemi intelligenti per rendere i trasporti meno inquinanti e più efficienti e un piano per rilanciare le vie navigabili interne.

2011: un altro libro bianco («Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti») concentra l'attenzione su ciò che resta da fare per completare il mercato interno dei trasporti. Fra i temi principali:

- costruire reti di trasporto integrate che combinino diversi mezzi o modi di trasporto;
- creare nodi multimodali («hub») ed eliminare strozzature di lunga data, di natura tecnica, amministrativa o legate alla capacità;
- potenziare l'infrastruttura nei paesi che hanno aderito all'UE a partire dal 2004;
- puntare su ricerca, innovazione e investimenti per fare sì che in futuro i trasporti non dipendano dal petrolio e preparare l'industria a conseguire i difficili obiettivi di decarbonizzazione senza incidere sulla mobilità.

Come funziona la politica dei trasporti dell'UE

Per completare il mercato interno europeo, è essenziale che i trasporti dispongano di collegamenti interconnessi fra i 28 Stati membri dell'UE.

Occorre quindi costruire gli anelli mancanti ed eliminare le numerose barriere tecniche e amministrative che ostacolano la fluidità del traffico e degli scambi commerciali perché causano strozzature nel sistema di trasporto europeo. È inoltre necessario armonizzare le differenze fra le varie politiche nazionali in materia di trasporto, per evitare distorsioni della concorrenza, ed eliminare le barriere all'accesso al mercato.

Il fine ultimo è creare uno spazio unico europeo dei trasporti per aiutare l'Europa a restare competitiva ottimizzando l'efficienza del settore dei trasporti a beneficio di tutti.

Per realizzare questi obiettivi bisogna garantire l'accesso a infrastrutture e servizi di trasporto di qualità, con il sostegno della ricerca, dell'innovazione e di solidi finanziamenti a lungo termine.

Legislazione

Il processo legislativo teso a creare un mercato unico europeo, iniziato negli anni ottanta, preannuncia una svolta nella politica dei trasporti. Da allora, le misure adottate puntano ad agevolare la circolazione transfrontaliera di beni e servizi.

Si tratta non solo di eliminare le barriere alle frontiere, ma anche di integrare i mercati nazionali. Un altro obiettivo è aprire l'accesso ai mercati e all'infrastruttura, realizzare la compatibilità tecnica — del materiale rotabile, ad esempio — ed eliminare altri ostacoli tecnici e amministrativi per la concorrenza. Questi sviluppi hanno comportato, a loro volta, la crescita del prodotto interno lordo (PIL) in tutta l'UE per effetto dell'aumento del trasporto di passeggeri e merci.

L'accesso al mercato è bilanciato da norme di portata europea, in settori quali i tempi di guida e di riposo per l'autotrasporto, la tutela dei diritti dei passeggeri di tutti i modi di trasporto e l'equità sociale in condizioni che assicurino un clima equo e aperto per la concorrenza.

Fra le pietre miliari della legislazione dell'UE in materia di trasporti figurano i tre pacchetti ferroviari, che hanno avviato la progressiva liberalizzazione dei mercati nazionali delle ferrovie, la normativa sul «cabotaggio» stradale e marittimo (il trasporto di merci o passeggeri fra due punti all'interno di un paese da parte di trasportatori registrati in un altro paese) e i due pacchetti «cielo unico europeo», che intendono creare un unico spazio aereo europeo con una regolamentazione comune per l'aviazione.

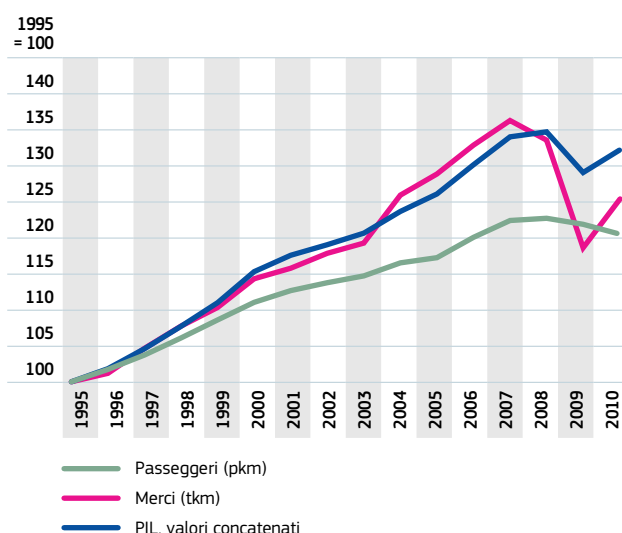
Infrastruttura

Attualmente le infrastrutture di trasporto non sono distribuite uniformemente in Europa. In molti dei paesi che hanno aderito di recente all'UE non esistono collegamenti ferroviari ad alta velocità; in media, le reti autostradali nazionali sono meno sviluppate di quelle degli altri Stati membri. Oltre alla necessità di costruire gli anelli mancanti, occorre anche ampliare e modernizzare una parte considerevole dell'infrastruttura di trasporto dell'UE.

È qui che subentra la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), un ambizioso progetto a lungo termine per modernizzare e collegare fra loro le reti nazionali e creare una rete interconnessa che colleghi tutte le regioni europee e utilizzi al meglio i diversi modi di trasporto.

Con la TEN-T l'UE intende formare una rete di base entro il 2030, costruendo i collegamenti transfrontalieri mancanti e rendendo la rete «più intelligente», fissando

CRESCITA DEI TRASPORTI NELL'UE



scadenze precise affinché tutti i progetti fondamentali siano realizzati in via prioritaria.

Alla rete di base si affiancherà una vasta rete di collegamenti regionali e nazionali. Saranno fissate norme per garantire che i treni, le navi, gli aerei, gli autocarri e le automobili possano utilizzare l'infrastruttura di trasporto in tutta sicurezza e senza alcun problema di tipo tecnico.

I finanziamenti per i trasporti a titolo del meccanismo per collegare l'Europa nel periodo 2014-2020 (cfr. la sezione corrispondente) si concentreranno anche su questa rete di base.

L'obiettivo è fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese europei non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale. La mobilità sarà non solo più agevole e rapida, ma anche più sicura e meno congestionata.

Una delle maggiori storie di successo nell'ambito della TEN-T è il ponte sull'Øresund fra Malmö e Copenaghen, il più lungo ponte stradale e ferroviario europeo che collega i paesi nordici con quelli dell'Europa centrale.

Questo collegamento ha fatto aumentare gli scambi economici fra le due sponde, con conseguenze decisamente positive sullo sviluppo delle regioni limitrofe. Da quando il ponte è stato inaugurato oltre dieci anni fa, il traffico ferroviario è aumentato di più del 200 %.

Ricerca e innovazione

La ricerca su forme di trasporto efficienti dal punto di vista dell'uso delle risorse e rispettose dell'ambiente



Il ponte sull'Øresund è il più lungo ponte europeo adibito a traffico sia stradale che ferroviario.

svolge un ruolo di primo piano nella politica dei trasporti dell'UE. Realizzare «trasporti intelligenti, verdi e integrati» è una delle grandi sfide da superare con il programma di finanziamento di progetti di ricerca «Orizzonte 2020» per il periodo 2014-2020, per garantire che l'Europa resti all'avanguardia dei progressi tecnologici nel settore.

Il progresso tecnologico è alla base del futuro dei trasporti europei, non ultimo per mantenere il primato dell'industria europea del settore di fronte alla concorrenza mondiale. È anche la chiave per ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dai trasporti. L'innovazione e il progresso possono infatti migliorare l'efficienza energetica — dei motori degli aerei e degli autoveicoli, per esempio — o sviluppare fonti energetiche alternative al petrolio.

Questo sarà particolarmente importante negli anni a venire, quando dovremo modificare profondamente l'uso dei modi di trasporto per ridurre la dipendenza dal petrolio, le emissioni di gas serra e l'inquinamento locale. Un obiettivo, questo, da conseguire usando meglio modi alternativi di trasporto più puliti — e spesso meno costosi — quali le ferrovie e le vie navigabili.

Anche la ricerca, lo sviluppo e la diffusione di strategie intelligenti per usare meglio l'infrastruttura esistente e le TIC per offrire collegamenti efficaci fra le varie forme di mobilità aiuteranno a rendere i trasporti più puliti, sicuri ed efficienti.

Il trasporto stradale è un esempio di come le tecnologie innovative possono aiutare i conducenti a consumare meno carburante, trovare i parcheggi liberi ed evitare ingorghi e incidenti.

Nel settore aereo, il programma di ricerca per la gestione del traffico aereo (SESAR) rappresenta l'elemento tecnologico della transizione verso un cielo unico europeo. SESAR dovrebbe triplicare la capacità dello spazio aereo e rendere il trasporto aereo dieci volte più sicuro. Le emissioni di CO₂ di ogni volo diminuirebbero del 10 % e i costi di gestione del traffico aereo sarebbero dimezzati. SESAR intende migliorare l'efficienza nel consumo di carburante e ottimizzare l'accesso degli aerei agli aeroporti e la gestione della traiettoria dei voli per rendere l'aviazione più sostenibile e produttiva.



Guarda il video: **Creare il nostro futuro — Ricerca e innovazione**

<http://europa.eu/!gT94DH>

Cosa fa la politica dei trasporti dell'UE

Come viaggiamo?

Nel 2010 gli europei hanno percorso in media 12 900 km a testa negli allora 27 Stati membri.

Per il trasporto passeggeri l'automobile resta il mezzo preferito — in parte perché è utilizzata per brevi spostamenti e in zone rurali in cui non esistono altre opzioni — e rappresenta quasi il 74 % del mercato. Seguono l'aviazione con l'8 %, gli autobus e i pullman con una percentuale simile, le ferrovie con il 6 % e, infine, i veicoli a motore a due ruote, i tram e le metropolitane. Chiudono la classifica i viaggi via mare, con meno dell'1 %.

Per il comparto merci il trasporto stradale con autocarri domina ancora sulle brevi e medie distanze. Una ripartizione simile mostra che il trasporto su gomma rappresentava quasi la metà delle tonnellate di merci trasportate nel 2010, seguita dal trasporto marittimo, dalle ferrovie, dal trasporto per vie navigabili interne e dagli oleodotti. All'ultimo posto, con meno dell'1 %, si colloca il traffico cargo aereo, il cui rapporto costi-valore è però spesso abbondantemente superiore, nonostante il suo volume contenuto.



© Commissione europea

Le automobili sono ancora il mezzo di trasporto più diffuso fra i cittadini europei.

Quanto inquinano i trasporti?

I trasporti dell'Unione europea dipendono fortemente dai combustibili fossili. I carburanti derivati dal petrolio rappresentano il 96 % circa delle forniture totali di energia del settore, con il trasporto su gomma al primo posto della classifica.

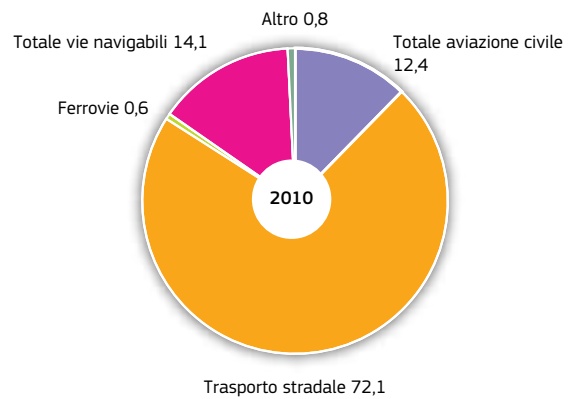
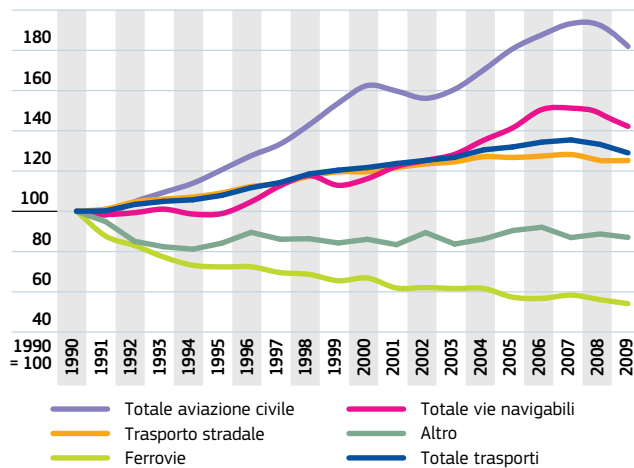
Per conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di cambiamenti climatici occorrerà ridurre drasticamente le emissioni dei trasporti, la cui produzione di biossido di carbonio corrisponde almeno al 20 % delle emissioni di gas serra dell'UE. Per ridurre le emissioni globali di gas serra dell'80 % e contenere così i cambiamenti climatici entro limiti di sicurezza (aumento della temperatura non superiore a 2 °C), il settore dei trasporti deve tagliare le emissioni del 60 % entro il 2050.

Ridurre le emissioni prodotte dai trasporti è un elemento chiave della politica dell'UE, sostenuta da numerosi progetti e iniziative per alleviare la congestione urbana, incoraggiare l'uso di modi di trasporto più puliti, fra cui le ferrovie e le vie navigabili interne, e sviluppare carburanti alternativi non derivati dal petrolio per le navi e gli autoveicoli.

Il traffico stradale, in quanto principale forma di trasporto, è la principale fonte di inquinamento: secondo gli ultimi dati, produce circa il 71 % delle emissioni complessive di CO₂ (e le automobili ne generano i due terzi). Altri modi di trasporto inquinano invece molto meno. Quello marittimo e aereo rappresentano rispettivamente il 14 % e il 13 %, mentre la navigazione interna si attesta sul 2 %. Con meno dell'1 %, le ferrovie sono quelle che inquinano di meno in assoluto.

Un quarto delle emissioni dei trasporti dell'UE sono prodotte nelle aree urbane, le città grandi e piccole svolgono quindi un ruolo fondamentale per attenuare i cambiamenti climatici. Molte devono inoltre lottare con la congestione e migliorare la qualità dell'aria, attualmente insoddisfacente.

EMISSIONI DI GAS SERRA NELL'UE PRODOTTE DAI TRASPORTI



Fonte: Commissione europea

I progetti finanziati dall'UE mostrano già che è possibile passare a una mobilità urbana sostenibile. In particolare, il programma Civitas, che promuove le iniziative urbane a favore dei veicoli a basse emissioni, ha migliorato la sicurezza e ridotto la congestione.

Le città sono un microcosmo di quello che si può ottenere su scala più ampia, soprattutto con la diffusione massiccia di carburanti e fonti energetiche alternativi capaci di ridurre la dipendenza dal petrolio.

Se, da una parte, si può promuovere l'ampia diffusione di carburanti alternativi e fonti energetiche pulite nelle città, con le flotte di autobus, taxi e furgoni utilizzati nelle aree urbane, dall'altra molte zone rurali soffrono della mancanza dell'infrastruttura necessaria.

Questo problema è affrontato dalla strategia dell'UE per l'uso di carburanti puliti nei trasporti, elaborata per promuoverne la diffusione sul mercato, finora rallentata dalle scarse infrastrutture di ricarica e rifornimento, oltre che dai costi elevati dei veicoli e dalla scarsa accettazione da parte dei consumatori.

Principali mezzi di trasporto

Ferrovie

Nel settore ferroviario gli interessi nazionali hanno sempre prevalso su quelli internazionali. Ancora oggi, quasi due secoli dopo l'invenzione del treno, spesso l'operatore ferroviario nazionale è ancora un monopolio statale e il trasporto ferroviario viene organizzato per rispondere alle esigenze nazionali.

Il sistema ferroviario ne risulta frammentato perché i vari paesi hanno norme tecniche, sistemi di segnalamento, circuiti di alimentazione e scartamenti diversi. Tutti questi ostacoli impediscono operazioni ferroviarie transfrontaliere fluide e la fabbricazione di treni che possano circolare in tutta Europa.

Alla fine degli anni ottanta, le ferrovie, così come gli altri modi di trasporto, devono adattarsi all'apertura del mercato interno europeo. I risultati sono insoddisfacenti rispetto all'autotrasporto merci, che sta diventando sempre più concorrenziale.

Il primo grande passo verso la riforma del trasporto ferroviario si registra nel 1991 con una cauta apertura delle reti ferroviarie alla concorrenza. La liberalizzazione del settore ferroviario, in particolare per le merci, accelera il processo di separazione fra infrastruttura e operatori mediante una serie di modifiche giuridiche note come i tre «pacchetti ferroviari».

Dopo lunghi anni di stagnazione e declino, a partire dal 2001 l'industria ferroviaria europea riesce a sviluppare il volume di traffico passeggeri e merci e a stabilizzare la sua quota di mercato rispetto agli altri modi di trasporto.

Tuttavia, la crescita non è quella sperata, soprattutto a causa del continuo declino in molti Stati membri sud-orientali (controbilanciato dalla crescita in quelli nord-occidentali) e dei problemi irrisolti riguardanti l'interoperabilità delle reti, per non parlare di prezzi, puntualità e affidabilità nei rapporti con i clienti.

Le ferrovie europee sono fra le più sicure al mondo. L'UE intende mantenere standard elevati di sicurezza e uniformare i requisiti su scala europea.

Sebbene il trasporto ferroviario sia molto più rispettoso dell'ambiente — e statisticamente più sicuro — di quello stradale, stenta a essere concorrenziale sul mercato sia passeggeri che merci. Le ferrovie europee non sfruttano ancora tutto il potenziale di cui dispongono.

Un quarto pacchetto ferroviario dovrà accrescere la visibilità, l'efficienza e la quota di mercato delle ferrovie nel contesto del trasporto europeo, oltre che aprire il settore a una maggiore concorrenza offrendo servizi transfrontalieri efficaci e di qualità.



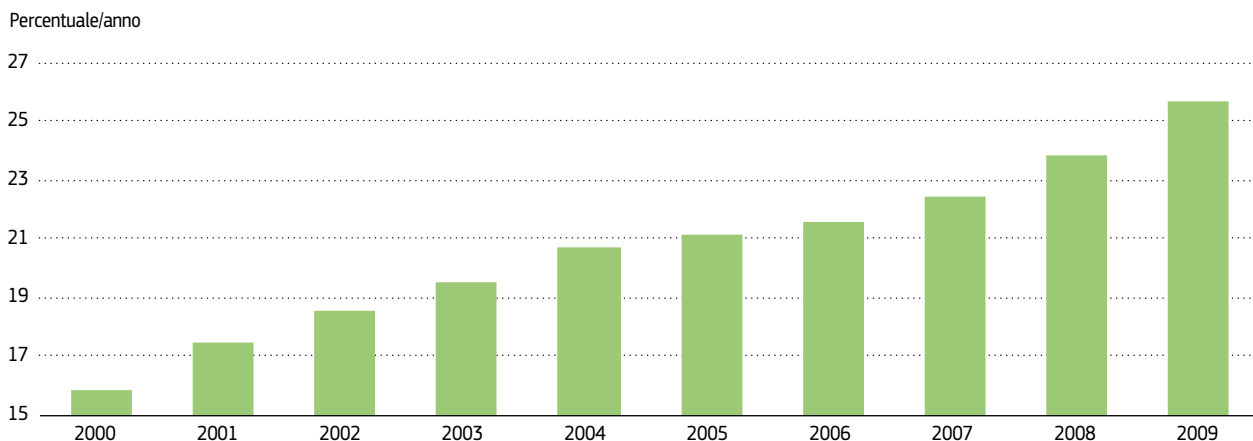
Guarda il video:

<http://europa.eu/!gT94DH>



Il numero dei passeggeri e il volume delle merci trasportati sulle reti ferroviarie europee continuano ad aumentare.

QUOTA DI MERCATO DELL'ALTA VELOCITÀ RISPETTO AL TRASPORTO FERROVIARIO COMPLESSIVO NELL'UE



Fonte: Commissione europea

Aviazione

L'aviazione è un settore strategicamente importante che apporta un contributo essenziale all'economia e all'occupazione nell'UE: dà lavoro, direttamente e indirettamente, a 5,1 milioni di persone e genera 365 miliardi di euro, il 2,4 % del PIL europeo.

Dopo la firma del trattato di Roma, il trasporto aereo è regolamentato dalle norme pubbliche nazionali in materia di concorrenza e non dal libero mercato. Di conseguenza, i mercati sono frammentati, con monopoli nazionali e tariffe molto elevate. Il trasporto aereo si basa su accordi bilaterali fra gli Stati membri.

La liberalizzazione del mercato dell'aviazione avviene progressivamente mediante tre pacchetti di misure riguardanti le licenze dei vettori aerei, l'accesso al mercato e le tariffe. Le nuove disposizioni eliminano le restrizioni che limitano i mercati del trasporto aereo in Europa e impediscono alle compagnie aeree europee di effettuare investimenti transnazionali.

Nel 1992 le rotte europee servite da più di 2 compagnie sono solo 93: nel 2011 sono diventate 482. Grazie alla politica dei trasporti dell'UE, chi prende l'aereo oggi ha più scelta di venti anni fa e paga anche molto meno.



La politica dei trasporti dell'UE ha offerto più possibilità a chi prende l'aereo.

Il terzo pacchetto — quello più significativo — ha stabilito il principio della piena libertà di prestare servizi all'interno del mercato unico, sostituendo il concetto di «vettori nazionali o di bandiera» con quello di compagnie aeree che operano in concorrenza.

La mossa successiva riguarda la congestione dello spazio aereo, causa spesso di lunghi ritardi, visto che la domanda di trasporto aereo dovrebbe raddoppiare entro il 2020, con gravi conseguenze per la capacità degli aeroporti.

Nel 2004 viene lanciata un'ambiziosa iniziativa per creare un cielo unico europeo e razionalizzare la gestione del traffico attuando una gestione collettiva dello spazio aereo. L'obiettivo è ridurre non solo le pressioni sull'ambiente, ma anche le tariffe, visto che i costi operativi a carico delle compagnie aeree in un mercato così frammentato sono enormi.

Uno degli obiettivi principali è sostituire i 28 sistemi di gestione dello spazio aereo con un unico a copertura dell'intera UE per migliorare l'efficienza e ridurre i costi.

La tecnologia necessaria per il futuro cielo unico è messa a disposizione da SESAR, il programma di ricerca per la gestione del traffico aereo che intende modernizzare l'infrastruttura e potenziare l'efficienza ottimizzando la capacità — trasformando così il cielo unico europeo in una realtà concreta. Nel 2009 è la volta di un secondo pacchetto di misure, il cosiddetto cielo unico europeo II, che si concentra soprattutto sugli effetti sull'ambiente e sull'efficienza dal punto di vista dei costi.

L'obiettivo è modernizzare il sistema europeo di controllo del traffico aereo, attuare il cielo unico europeo e completare lo spazio comune europeo dell'aviazione.

L'Europa è tuttavia ancora lontana dall'ambizioso traguardo del cielo unico europeo. Occorre fare di più per fruire quanto prima dei vantaggi offerti da uno spazio aereo veramente integrato.

Sicurezza del trasporto aereo: nei cieli e a terra

L'aviazione civile resta uno dei principali bersagli dei terroristi, che ricorrono a qualsiasi stratagemma per sferrare attacchi. È per questo che la politica di sicurezza dell'UE deve adeguarsi costantemente a nuove minacce e tecnologie.

Dopo l'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, i terroristi si sono dimostrati sempre più inventivi: nel 2001 con l'esplosivo nelle scarpe, nel 2006 con liquidi esplosivi, nel 2009 con esplosivi nascosti nella biancheria intima e nel 2010 con due ordigni casalinghi trasportati come spedizioni cargo.

L'UE ha reagito rapidamente a queste nuove minacce. Sono entrate in vigore restrizioni sui liquidi, gli aerosol e i gel trasportati dai passeggeri; negli aeroporti europei si sono applicate nuove regole sugli scanner di sicurezza e, più di recente, sulle compagnie aeree che trasportano nell'UE cargo e posta provenienti da paesi extra UE.

Grazie all'adozione di norme efficaci l'aviazione dell'UE è diventata una delle più sicure al mondo.



Grazie alle misure di sicurezza nel settore dell'aviazione, la sicurezza aerea in Europa è fra le migliori al mondo.



Con le entrate generate dai pedaggi si migliorano le reti stradali europee.

Per migliorare ulteriormente la sicurezza, la Commissione — in consultazione con le autorità degli Stati membri responsabili della sicurezza aerea — proibisce alle compagnie ritenute poco sicure di operare nello spazio aereo europeo.

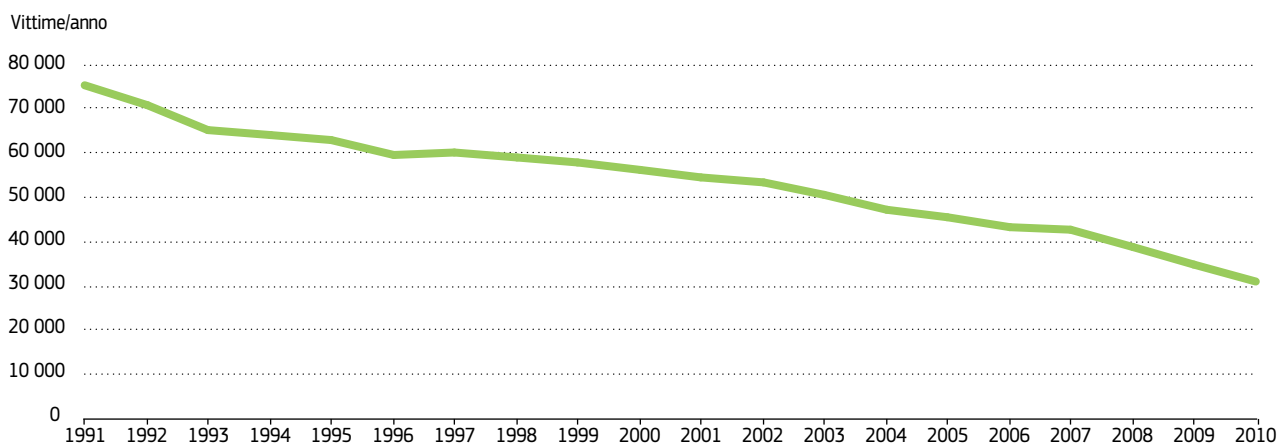
Il cosiddetto «elenco per la sicurezza aerea dell'UE» comprende tutte le compagnie aeree alle quali è vietato operare in Europa. Un altro elenco contiene invece le compagnie che possono operare nell'UE solo a determinate condizioni.

Trasporto stradale

Il trasporto stradale resta la soluzione preferita per il trasporto di passeggeri e merci in Europa. Dal punto di vista economico, è la principale forma di trasporto merci: rappresenta la maggioranza del trasporto terrestre nell'Unione europea e non ha smesso di crescere negli ultimi decenni.

È stato necessario circa un decennio, a partire dalla metà degli anni ottanta, per aprire il mercato del trasporto merci internazionale su strada e abbattere le barriere alla concorrenza, fra cui le licenze richieste a un autotrasportatore per accedere al mercato di un altro paese, l'applicazione di quote per limitare la capacità del traffico stradale e le tariffe.

VITTIME DELLA STRADA NELL'UE



Fonte: Commissione europea

Il successo dell'apertura del mercato in tutta l'UE è dimostrato dall'aumento dei traffici internazionali e del «cabotaggio», la formula per cui gli autotrasportatori possono effettuare operazioni su tratte interne in altri Stati membri. Il cabotaggio rappresenta però solo una piccola percentuale del mercato interno e resta limitato dalla legislazione.

L'apertura del trasporto passeggeri è stata più lenta. Nel 1992 gli operatori europei di autobus e pullman sono autorizzati a effettuare servizi di trasporto passeggeri internazionale fra gli Stati membri. Oggi i vettori commerciali dell'UE possono trasportare passeggeri nell'UE se sono titolari di una licenza rilasciata dal paese in cui hanno la sede principale.

Nel corso degli anni un'altra questione delicata nel trasporto stradale sono stati i pedaggi stradali. La politica dell'UE persegue due obiettivi a questo proposito.

In primo luogo, i pedaggi non devono essere eccessivi o discriminatori nei confronti dei conducenti stranieri rispetto a quelli pagati dagli utenti dello Stato membro in questione. In secondo luogo, dovrebbero rispondere ai principi «chi usa paga» e «chi inquina paga» e aiutare a finanziare la manutenzione e lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto.

Un atto legislativo di fondamentale importanza è la direttiva sull'eurobollo, adottata nel 1999 per imporre pedaggi agli autocarri che utilizzano determinate infrastrutture, fra cui autostrade e strade a scorrimento veloce, ponti, gallerie e valichi di montagna. L'eurobollo è un sistema comune di riscossione elettronica del pedaggio con cui un veicolo registrato può attraversare i caselli in Europa pagando un'unica tariffa calcolata in base al peso e alle dimensioni.

In alcune regioni si possono applicare pedaggi supplementari per gestire il problema dei danni ambientali, fra cui la qualità insoddisfacente dell'aria, o investire in modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente quali le ferrovie.

Dall'inizio degli anni novanta una serie di regole sviluppate per uniformare le norme tecniche e amministrative ha progressivamente abbattuto le barriere che ostacolano il mercato interno. Alcuni esempi sono le decisioni di definire le dimensioni e il peso massimo di determinati veicoli, il formato delle patenti, i documenti di immatricolazione degli autoveicoli e i requisiti minimi per la formazione alla guida.

Gli Stati membri hanno impiegato molto tempo per trovare un accordo sugli orari di lavoro nel settore del trasporto merci, un tema particolarmente spinoso a causa delle differenze di rapporti di lavoro e culture professionali da un paese all'altro. Ora l'UE applica una legislazione comune sui periodi massimi e minimi di guida e di riposo per i conducenti del trasporto di merci e passeggeri su strada.

Considerando che quasi il 75 % del trasporto terrestre di merci fra gli Stati membri avviene su gomma, la legislazione semplifica agli autotrasportatori la programmazione dei viaggi in Europa e alle autorità il controllo dei periodi di guida. I tachigrafi digitali sono ormai obbligatori a bordo di autocarri e pullman.

La sicurezza del trasporto stradale, che è parte integrante della politica dell'UE, è molto migliorata nel corso degli anni. Negli ultimi dieci anni il numero di vittime della strada è calato del 43 %, facendo registrare nel 2012 livelli minimi assoluti.

Il numero di incidenti varia in ogni caso sensibilmente fra uno Stato membro e l'altro e, in generale, le strade europee sono ancora tutt'altro che sicure. Se da un lato i progressi sono evidenti nella riduzione del numero di vittime della strada, il numero di feriti resta troppo elevato e non cala allo stesso ritmo. Secondo alcune stime, quasi un milione e mezzo di persone sono rimaste ferite nel 2010, di cui 250 000 in modo grave. In confronto, le vittime della strada sono state 28 000 nel 2012.

Per ogni persona che perde la vita in un incidente, si calcola che 4 subiscono disabilità permanenti, 10 lesioni gravi e 40 ferite leggere.

Il programma di azione della Commissione per la sicurezza stradale intende dimezzare il numero di vittime della strada nell'UE entro il 2020. Tra gli obiettivi strategici figurano l'adozione di misure di sicurezza più efficaci per autocarri e automobili, una migliore attuazione del codice della strada, più attenzione per i motociclisti, la promozione delle tecnologie più moderne per potenziare la sicurezza sulle strade e servizi più efficienti di pronto intervento e di assistenza post-incidente.



L'UE ha inasprito la legislazione e le norme per evitare incidenti in mare.

Trasporto marittimo

Il trasporto marittimo ha un'importanza fondamentale per il commercio europeo: quasi il 90 % del traffico merci estero dell'UE e il 40 % di quello interno avviene via mare.

Per molti anni il trasporto marittimo non è stato disciplinato da una politica comune. Solo nel 1986 l'Europa adotta il primo pacchetto legislativo per liberalizzare il trasporto marittimo.

Nel 1989 segue un secondo pacchetto, che autorizza le imprese di un paese UE a offrire servizi di trasporto marittimo all'interno di un altro Stato membro (cabotaggio), garantendo collegamenti adeguati fra le isole e le regioni marittime periferiche e il resto del continente.

Come per le altre forme di trasporto, la sicurezza e le condizioni di lavoro e di formazione della gente di mare sono sempre in primo piano. Per garantire la sicurezza e la qualità del servizio è indispensabile disporre di personale competente.

Purtroppo, negli anni novanta si verificano diversi incidenti in mare: l'*Aegean Sea* nel 1992, la *Braer* nel 1993 e l'*Estonia* nel 1994. Poi tocca all'*Erika* nel 1999 e alla *Prestige* nel 2002, in entrambi i casi con vittime e fuoriuscita di marea nera. Questi incidenti creano il clima politico favorevole a un inasprimento delle regole e degli standard dell'UE per prevenire simili incidenti in mare, in particolare quelli che coinvolgono i traghetti e le petroliere.

La cosiddetta legislazione Erika I ed Erika II porta alla progressiva eliminazione delle navi a scafo singolo, crea una lista nera per impedire l'approdo nei porti dell'UE alle navi dichiarate ripetutamente in pessime condizioni e istituisce un sistema paneuropeo di controllo del traffico.

Le questioni ambientali sono ora parte integrante della legislazione sul trasporto marittimo. L'UE contribuisce a definire norme adottate in tutto il mondo per ridurre le emissioni e proteggere il fragile ambiente marino. Attua le regole sui rifiuti e gli scarichi delle navi in mare, oltre alle norme in materia di carburanti ed emissioni. Meccanismi sofisticati di monitoraggio e controllo permettono ai paesi membri di rilevare, prevenire e gestire le marea nere.

L'approccio della Commissione alla sicurezza delle navi passeggeri segue tre strategie:

- assicurare il continuo miglioramento della legislazione in vigore per proteggere i passeggeri, con l'intento di definire norme globali a livello di Organizzazione marittima internazionale (IMO);
- attuare le regole in materia di sicurezza per garantire la corretta applicazione degli strumenti giuridici dell'UE e dell'IMO;
- incoraggiare l'azione volontaria dell'industria per migliorare costantemente le operazioni.

Un altro obiettivo dell'UE è garantire la qualità e l'innovazione per mantenere la sua flotta al passo con gli sviluppi in materia di progettazione, tecnologie e procedure operative.

La principale minaccia alla sicurezza del trasporto marittimo internazionale è la pirateria.

Gli attacchi di gruppi di pirati sono un grave problema non solo per l'incolumità del personale di bordo e dei passeggeri, ma anche per la sicurezza della navigazione. Vista l'importanza del trasporto marittimo per le relazioni commerciali fra l'UE e il resto del mondo, rappresentano un problema serio.

L'UE applica norme di sicurezza a bordo delle navi e negli impianti portuali per proteggere il numero elevato di navi che entrano o transitano nelle acque europee.

I porti sono di vitale importanza sia per il settore marittimo che per altri settori e hanno un forte potenziale di crescita negli anni a venire. Sono porte di accesso all'intera rete di trasporto dell'UE, motori dello sviluppo economico e fonte di prosperità per paesi, città e regioni.



I porti marittimi europei sono un elemento vitale dell'infrastruttura di trasporto dell'UE.

L'Europa dipende in grande misura dai suoi porti marittimi, attraverso i quali transita il 74 % dei traffici con il resto del mondo. Sono anche la chiave per lo sviluppo di un sistema di trasporto integrato e sostenibile, mentre il trasporto marittimo a corto raggio può servire da alternativa ai corridoi saturi del trasporto terrestre.

Sebbene le ipotesi di crescita economica siano modeste, si stima che entro il 2030 i volumi delle merci nei porti aumenteranno del 60 %, provocando quasi sicuramente una congestione.

Fra meno di venti anni, le centinaia di porti marittimi europei si troveranno ad affrontare importanti sfide in termini di produttività, esigenze di investimento, sostenibilità, risorse umane e integrazione con città e regioni portuali.

Dovranno quindi adeguarsi e la politica dell'UE farà il possibile per agevolare questo adattamento, restare competitivi e prepararsi alla crescita futura.

Investimenti e finanziamenti: il meccanismo per collegare l'Europa

Costruire e mantenere le infrastrutture è un'attività costosa. Per sviluppare le infrastrutture necessarie a far fronte alle previsioni di crescita della domanda di trasporto in Europa, occorrerà investire 1 500 miliardi di euro da qui al 2030. La Commissione calcola che, solo fino al 2020, saranno necessari circa 500 miliardi di euro per completare la rete transeuropea di trasporto. La metà di questi fondi servirà per eliminare le principali strozzature.

I trasporti hanno ricevuto la maggior parte dei fondi assegnati, circa 26 miliardi di euro, a titolo del meccanismo per collegare l'Europa, lo strumento di finanziamento da utilizzare nel periodo di bilancio 2014-2020 per investire in infrastrutture per trasporti, energia e TIC.



- BALTICO-ADRIATICO
- MARE DEL NORD-BALTICO
- MEDITERRANEO
- ATLANTICO
- SCANDINAVIA-MEDITERRANEO
- RENO-ALPI
- ORIENTE/MEDITERRANEO ORIENTALE
- RENO-DANUBIO
- MARE DEL NORD-MEDITERRANEO

La rete TEN-T trasformerà i collegamenti, eliminerà le strozzature, potenzierà l'infrastruttura e razionalizzerà le operazioni di trasporto transfrontaliero.

I fondi per i trasporti stanziati dal meccanismo per collegare l'Europa includono un importo considerevole destinato esclusivamente alle regioni più povere dell'UE e che servirà per migliorare i collegamenti fra est ed ovest e per costruire collegamenti di rilievo fra questi paesi e al loro interno. Gli investimenti aiuteranno a completare soprattutto la rete di base della rete transeuropea di trasporto.

Il meccanismo per collegare l'Europa dovrà inoltre generare investimenti privati, la maggior parte dei quali serviranno a finanziare i progetti più importanti: i corridoi fondamentali e le sezioni transfrontaliere.

Un altro metodo per finanziare i trasporti europei è la creazione di partenariati pubblico-privato, che offrono un valore aggiunto ai viaggiatori europei.

Il futuro della politica dei trasporti dell'UE

Il documento programmatico più recente della Commissione europea sui trasporti è il libro bianco del 2011 «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», che presenta una visione per il futuro dei trasporti europei fino al 2050, raccomandando profondi cambiamenti a livello di programmazione politica e proponendo una serie di obiettivi concreti e di iniziative.

I punti principali sono illustrati di seguito.

Le sfide per il futuro

- La domanda di trasporto aumenterà (quello merci dovrebbe crescere dell'80 % entro il 2050) e si confermerà la tendenza all'urbanizzazione.
- I trasporti dell'UE, e specialmente quelli stradali, dipendono quasi integralmente dal petrolio. Considerando la volatilità dei mercati di questa materia prima e le probabili difficoltà di approvvigionamento nel futuro, è necessario trovare combustibili alternativi affidabili per sostituire quelli fossili.
- L'UE si è impegnata a ridurre le emissioni di gas serra almeno dell'80% entro il 2050. I trasporti, una delle principali fonti di inquinamento che produce un quarto delle emissioni di gas serra dell'UE, devono apportare un contributo determinante per conseguire questo traguardo.
- Uno dei problemi più gravi dei trasporti resta la congestione, soprattutto sulle strade e nei cieli. Ogni anno costa all'Europa l'1 % circa del PIL, oltre a produrre ingenti quantità di emissioni di carbonio e di altre sostanze inquinanti. Questo è un altro aspetto da affrontare.
- Occorre rendere i trasporti più efficienti, il che significa migliorare la logistica e favorire abitudini di viaggio più intelligenti utilizzando al meglio le moderne tecnologie satellitari e le TIC. L'Europa deve combinare meglio tutti i modi e le reti di trasporto disponibili invece di usarle singolarmente, ottimizzandone così l'utilizzo e la capacità.
- Gli investimenti in ricerca e innovazione garantiranno la competitività dei trasporti europei sul mercato mondiale, confermando la posizione di avanguardia tecnologica nel settore.
- Infrastruttura: l'obiettivo è completare la rete transeuropea di trasporto; integrare meglio il trasporto stradale, ferroviario, aereo e per vie navigabili (marittimo e fluviale) creando una catena logistica senza soluzioni di continuità; eliminare le principali strozzature e costruire gli anelli mancanti, in particolare a livello transfrontaliero. L'infrastruttura di trasporto europea deve essere modernizzata e mantenuta, con fondi provenienti da fonti pubbliche e private.
- Anche se i progressi per completare il mercato interno dei trasporti sono stati notevoli, resta ancora molto da fare in settori quali quello stradale e ferroviario per liberalizzare il mercato e assicurare una concorrenza leale e aperta.

Gli obiettivi per il futuro

- Sottolineare su scala europea l'importanza di connettere in modo ottimale le varie forme di trasporto: stradale, ferroviario, aereo e per via navigabile (marittimo e fluviale).
- Proseguire con i lavori per la rete transeuropea di trasporto e costruire interconnessioni efficienti e di qualità per lo sviluppo del mercato interno, semplificando così la vita dei viaggiatori.
- Promuovere gli investimenti nei trasporti assicurando l'attuazione di un quadro normativo nazionale ed europeo adeguato.
- Sviluppare strumenti di finanziamento innovativi per l'infrastruttura di trasporto; sfruttare al meglio gli strumenti già disponibili nell'ambito dello Strumento per collegare l'Europa; trovare modi adeguati per integrare i finanziamenti nazionali e regionali a titolo del Fondo strutturale europeo e del Fondo europeo per gli investimenti.
- Promuovere l'integrazione fra i vari settori dei trasporti, sempre più basata su un approccio non discriminatorio di finanziamento dei costi da parte degli utenti, nel rispetto del principio «chi utilizza paga».
- Sviluppare standard europei comuni per la sicurezza dei trasporti, rafforzando così il ruolo e l'influenza dell'Europa nei trasporti internazionali.
- Proseguire con i lavori per completare il progetto «Cielo unico europeo» e concludere i negoziati sul quarto pacchetto ferroviario.
- Collaborare con le principali imprese del settore nell'ambito di partenariati pubblico-privato, ad esempio SESAR e Shift 2 Rail, per portare l'innovazione sui mercati dell'aviazione e del trasporto ferroviario, con benefici per cittadini e aziende.

Per saperne di più

- ▶ **Sito della Commissione europea su mobilità e trasporti:** http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- ▶ **Domande sull'Unione europea? Europe Direct può aiutarti:** 00 800 6 7 8 9 10 11
<http://europedirect.europa.eu>

