



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.7.2008
COM(2008) 433 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

Rendere i trasporti più ecologici

{SEC(2008) 2206}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Rendere i trasporti più ecologici

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

La *mobilità* è un elemento fondamentale per la qualità della vita e riveste capitale importanza per la competitività dell'UE. Rappresenta l'ossatura dell'economia perché crea un collegamento tra le varie fasi delle catene produttive e permette al terziario di arrivare alla clientela; infine, è un settore che, di per sé, offre molte opportunità di lavoro. Per tutti questi motivi è strumentale al conseguimento degli obiettivi della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione propugnata dall'UE. A ciò si aggiunge il fatto che si tratta di un settore in rapida crescita: tra il 1995 e il 2005, infatti, il trasporto merci e passeggeri dell'UE è salito del 31,3% e del 17,7% rispettivamente, e tale crescita dovrebbe continuare.

Ma gli effetti della mobilità si traducono anche in *costi per la collettività*: le emissioni dei trasporti sono una minaccia per la nostra salute, incidono negativamente sulla qualità dell'ambiente a livello locale e contribuiscono sempre più decisamente ai cambiamenti climatici. Le emissioni di CO₂ del trasporto su strada sono aumentate del 30% rispetto al 1990 e i trasporti sono l'unico settore economico dove, secondo le stime, le emissioni dovrebbero continuare a crescere. Il rumore e gli ingorghi sono un problema quotidiano per molti cittadini, mentre gli incidenti mietono molte vittime ogni anno.

La "mobilità sostenibile", cioè il fatto di scindere la mobilità dagli effetti dannosi che produce, è l'elemento attorno al quale s'impenna da anni la politica dei trasporti dell'UE. Nel riesame del Libro bianco del 2001¹, concluso nel 2006, la Commissione ha sottolineato la necessità di realizzare la mobilità sostenibile attraverso un ampio ventaglio di strumenti: da quelli economici ai provvedimenti normativi fino agli investimenti in infrastrutture e alle nuove tecnologie.

In quest'ottica è fondamentale calcolare il "prezzo effettivo" dei trasporti: gli utilizzatori dei trasporti pagano già molto, ma spesso il prezzo è scarsamente correlato ai veri costi che la società deve sostenere per le loro scelte e non li incentiva ad adottare un comportamento che genera meno costi per la collettività. Introducendo dei pagamenti più intelligenti², gli strumenti economici (tasse, tariffe o sistemi di scambio delle emissioni) possono spingere gli utilizzatori a scegliere veicoli o modalità di trasporto più ecologici (ad esempio lo spostamento a piedi o in bicicletta), a utilizzare infrastrutture meno congestionate o ancora a muoversi in orari

¹ COM (2006) 314.

² Nel caso delle tariffe legate alla congestione del traffico, queste dovrebbero tener conto del luogo e del momento della giornata.

diversi. In questo senso tali strumenti rappresentano un modo efficace di rendere sostenibile la mobilità.

I segnali di prezzo saranno ancora più efficaci se il mercato sarà in grado di offrire alternative realistiche, veicoli meno inquinanti a prezzi accessibili oppure un servizio adeguato con un altro modo di trasporto. Non sempre esistono queste alternative, soprattutto dove ci sono pochi investimenti in infrastrutture e attività di ricerca e sviluppo a causa di disfunzioni del mercato. Di conseguenza sono necessari altri interventi complementari, compresi quelli di carattere normativo. Tali interventi non dovrebbero tuttavia imporre né favorire un approccio o una soluzione tecnologici particolari.

La Commissione presenta pertanto due tipi diversi di iniziative per intensificare il proprio impegno a favore di trasporti più ecologici e sostenibili. Il primo tipo d'intervento è finalizzato a determinare il prezzo effettivo dei trasporti internalizzandone i costi esterni. In questo contesto la strategia della Commissione è concepita appositamente per affrontare ciascun tipo di impatto e modo di trasporto, tenendo conto del fatto che l'UE è già attiva in questo campo. Tra i primi passi importanti di questa strategia si possono annoverare le norme UE sulla tassazione dei prodotti energetici e le proposte della Commissione finalizzate ad includere il settore aereo nel sistema UE di scambio delle quote di emissione (sistema ETS). Il secondo tipo d'intervento è rappresentato da una serie di provvedimenti complementari che comprendono strumenti normativi, misure riguardanti le infrastrutture e altre sulle attività di ricerca e sviluppo. Anche in questo caso l'UE ha già adottato provvedimenti dai quali è possibile attingere.

La presente comunicazione sintetizza innanzitutto i provvedimenti UE già in vigore o proposti nel campo dei trasporti sostenibili: provvedimenti che sono e continueranno ad essere complementari rispetto alle azioni degli Stati membri, imprescindibili ai fini della mobilità sostenibile. Il documento descrive successivamente le due iniziative sull'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti che lo corredano: una strategia globale e una proposta finalizzata al riesame della direttiva sulla tassazione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci per l'uso delle infrastrutture. Infine la comunicazione descrive un'altra comunicazione del pacchetto volta a ridurre il rumore provocato dal traffico ferroviario e definisce le iniziative complementari che la Commissione adotterà nei prossimi mesi.

Tutte queste iniziative sono particolarmente importanti nell'attuale contesto politico. Sia il Parlamento europeo³ che il Consiglio europeo⁴ hanno recentemente sottolineato l'importanza di una politica sostenibile dei trasporti, in particolare ai fini della lotta contro i cambiamenti climatici. È evidente che i trasporti dovranno dare un contributo al conseguimento degli ambiziosi obiettivi che il Consiglio europeo ha fissato nel 2007: abbattimento delle emissioni di gas serra del 20% (o del 30% in caso di accordo internazionale), aumento dell'utilizzo di fonti di energia rinnovabili fino al 20% e riduzione del 20% del consumo energetico; questi tre obiettivi devono essere conseguiti tutti entro il 2020.

³ Risoluzione dell'11.3.2008 sulla politica europea del trasporto sostenibile tenendo conto delle politiche europee dell'energia e dell'ambiente - Relatore: Gabriele Albertini.

⁴ Consiglio europeo, marzo 2008.

2. PARTIRE DA CIÒ CHE GIÀ ESISTE ...

La rassegna che accompagna la presente comunicazione sulle iniziative in corso per rendere i trasporti ecocompatibili (il cosiddetto *Greening Transport Inventory*) mette in luce che l'UE ha già fatto molto per quanto riguarda tutti i modi di trasporto e in molti settori diversi tra loro, dalla ricerca e sviluppo alla politica energetica, dalla politica dei trasporti a quella ambientale. Come sempre accade, l'attuazione delle politiche è l'elemento determinante ai fini della loro efficacia. Le misure sono raggruppate in base ai principali impatti negativi che provocano, in particolare cambiamenti climatici, inquinamento localizzato, inquinamento acustico, congestione e incidenti. Nel prosieguo del documento vengono sinteticamente illustrate le iniziative destinate ad affrontare ciascun tipo di impatto.

2.1. Cambiamenti climatici

I cambiamenti climatici rappresentano oggi il problema prioritario in campo ambientale; le misure più importanti adottate di recente dall'UE si basano sulle proposte della Commissione e devono ora essere approvate dal Consiglio e dal Parlamento europeo. Tra le proposte presentate si ricordano i limiti di emissione del CO₂ per le auto nuove, l'inclusione del settore aereo nel sistema UE di scambio delle quote di emissione, l'applicazione di tasse di circolazione e immatricolazione differenziate per le auto in base alle rispettive emissioni di CO₂ e la garanzia che tutti i mezzi di trasporto che non rientrano nel sistema ETS debbano contribuire al conseguimento degli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni di gas serra.

Gli Stati membri dovrebbero realizzare gli obiettivi che puntano ad aumentare la quota di fonti di energia rinnovabili impiegate nel trasporto su strada; in quest'ambito, la Commissione ha da poco proposto di rendere vincolante l'obiettivo del 10%. La Commissione ha anche proposto che i fornitori di carburanti riducano del 10%, entro il 2020, le emissioni di gas serra dei carburanti tenendo conto dell'intero ciclo di vita. Per i carburanti, le normative UE fissano livelli minimi di imposizione, ma la maggior parte dei combustibili utilizzati nel trasporto aereo e marittimo ne è esente, anche se gli Stati membri hanno la possibilità di limitare tali esenzioni al trasporto internazionale.

Sono inoltre in vigore disposizioni UE particolari applicabili ad alcuni veicoli su strada per quanto riguarda l'impiantistica (ad esempio gli impianti di condizionamento). La Commissione sta elaborando iniziative sugli indicatori di cambio marcia e recentemente ha proposto un quadro per i sistemi di monitoraggio della pressione dei pneumatici.

2.2. Inquinamento localizzato

L'UE ha già ottenuto notevoli risultati nella lotta all'inquinamento a livello locale, ma c'è ancora molto da fare. Nell'ambito del mercato unico sono state elaborate misure per contenere l'inquinamento atmosferico; si tratta di provvedimenti diversi per i vari mezzi di trasporto, ma tutti sono finalizzati in particolare alla limitazione delle emissioni delle navi, delle imbarcazioni da diporto o dei veicoli nuovi (le cosiddette norme "EURO"). Sono stati inoltre fissati livelli massimi per alcuni inquinanti presenti nei carburanti (zolfo per i combustibili ad uso marittimo e piombo

per la benzina) e adottate norme per ridurre le emissioni durante lo stoccaggio e la distribuzione del combustibile.

Il trasporto per vie navigabili è soggetto a disposizioni per contenere l'inquinamento idrico. La normativa generale sulle modalità di smaltimento dei rifiuti e i luoghi deputati a tal fine riguarda l'intero settore dei trasporti; sono inoltre in vigore disposizioni particolari per alcuni tipi di veicoli su strada e i relativi componenti (pneumatici, batterie ecc.).

Per quanto riguarda gli acquisti dei veicoli, recentemente la Commissione ha proposto⁵ che per tutti gli acquisti pubblici di automobili, furgoni, autobus e autocarri si applichi una metodologia che tenga conto del consumo energetico e dei costi delle emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti connessi all'utilizzo del veicolo nell'arco dell'intera vita utile. Infine, gran parte dei nuovi progetti sulle infrastrutture di trasporto è soggetta anche alla normativa in materia di valutazione ambientale e alcuni di essi anche alle norme per la tutela dell'ambiente naturale.

2.3. Inquinamento acustico

I provvedimenti dell'UE finalizzati a contenere l'inquinamento acustico sono diretti principalmente a fornire un quadro generale per la valutazione del rumore e il contenimento delle emissioni acustiche prodotte da tutti i mezzi di trasporto nuovi, a motore, utilizzati per il trasporto terrestre nell'ambito del mercato unico⁶. Esistono limiti anche per il settore aereo e in alcuni aeroporti dell'UE è possibile applicare restrizioni più rigorose. È necessario predisporre mappe del rumore anche per gli aeroporti, le grandi città (compresi gli eventuali porti) e gli assi stradali e ferroviari a più intenso traffico e, ove necessario, occorre intervenire per ridurre questo tipo di inquinamento. Infine, nel 2009 entreranno in vigore i limiti riguardanti il rumore prodotto dai pneumatici di scorta.

2.4. Congestione

I provvedimenti dell'UE sono serviti a finanziare una maggiore capacità in termini di infrastrutture alternative; in generale, la politica dell'UE ha puntato a deviare i trasporti dalle modalità più congestionate, preparando al contempo dei regimi generali per l'applicazione di tariffe comuni. Attualmente sono in vigore disposizioni in materia di tassazione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci per l'uso delle infrastrutture nonché prescrizioni specifiche per l'infrastruttura ferroviaria; di recente, inoltre, la Commissione ha presentato una proposta sui diritti aeroportuali. Gran parte dei finanziamenti destinati alle infrastrutture per il trasporto ferroviario, marittimo e per vie navigabili interne proviene dal programma sulle reti di trasporto transeuropee e dal programma Marco Polo e serve principalmente a disincentivare il trasporto su strada. Per quanto riguarda i settori aereo e ferroviario sono in vigore misure finalizzate ad incrementare l'efficienza delle infrastrutture, mentre sono in corso attività sul miglioramento tecnologico nel settore stradale. Tutti i settori potranno beneficiare delle opportunità offerte da GALILEO per la gestione del parco mezzi, ottimizzando i percorsi per evitare congestioni e prevenire gli incidenti.

⁵ COM (2007) 817.

⁶ Includere, per esempio, le specifiche tecniche per l'interoperabilità nel settore ferroviario.

2.5. Incidenti

Sin dall'inizio la sicurezza è stata una componente fondamentale della politica UE dei trasporti. L'UE ha adottato diversi requisiti di sicurezza per i veicoli stradali nuovi e altre prescrizioni riguardanti le patenti di guida, i limiti di velocità per gli autobus e i pullman, la revisione dei veicoli e la stessa infrastruttura. Anche nei settori ferroviario e dei trasporti per vie navigabili interne si registra un ampio ventaglio di misure di sicurezza, che riguardano sia il materiale rotabile che le imbarcazioni; nel settore ferroviario sono al vaglio anche disposizioni in materia di infrastrutture e organizzazioni. Nel settore marittimo sono in vigore molti provvedimenti volti a rafforzare la sicurezza, a impedire gli incidenti che coinvolgono navi, passeggeri ed equipaggi e a ridurre l'impatto ambientale; tali provvedimenti sono sempre rafforzati da ispezioni. Nel settore aereo, infine, le misure di sicurezza riguardano la progettazione, la manutenzione e l'esercizio degli aeromobili e le licenze per il personale. Esistono infine prescrizioni sulle indagini e la comunicazione in caso di incidenti nel settore aereo, ferroviario e marittimo.

3. DETERMINARE IL PREZZO EFFETTIVO

Per rendere i trasporti più sostenibili e affrontare le cinque tipologie di impatti negativi che essi hanno è determinante partire dagli strumenti esistenti. Come si è già avuto modo di sottolineare, determinare il prezzo effettivo dei trasporti è uno dei modi principali per realizzare questo obiettivo, attorno al quale ruota la strategia della Commissione. A tal fine, quest'ultima propone due iniziative a corredo della presente comunicazione: una comunicazione sull'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti e una proposta volta al riesame della direttiva vigente sulla tassazione a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci per l'uso delle infrastrutture.

3.1. Internalizzazione dei costi esterni dei trasporti

La comunicazione in questione e i relativi allegati presentano due elementi principali. Il primo è un quadro comune per il calcolo dei costi esterni dei trasporti che si basa sui risultati delle attività finanziate dalla Commissione e finalizzate al riesame delle buone pratiche in materia, all'elaborazione di una metodologia e alla preparazione di un manuale contenente i parametri di riferimento da utilizzare per i costi esterni. La comunicazione fornisce orientamenti sull'utilizzo di tali parametri.

Il secondo elemento della comunicazione è una strategia che definisce come internalizzare i costi esterni in tutti i modi di trasporto. In tal senso, soddisfa le disposizioni della direttiva sulla tassazione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada⁷. La strategia tiene conto del fatto che per alcuni impatti – come l'inquinamento acustico e la congestione – i costi che gli utilizzatori dei trasporti impongono alla collettività variano nel tempo, nello spazio e dipendono dal modo di trasporto considerato mentre ciò non avviene per altri impatti, come le emissioni di gas serra. Ne consegue pertanto che la strategia proposta tiene specificamente conto sia del tipo d'impatto che delle varie modalità di trasporto.

⁷ Direttiva 2006/38/CE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture.

Nel corso degli anni la Commissione ha costantemente sottolineato l'importanza di ricorrere a strumenti economici per realizzare gli obiettivi politico-strategici. In quest'ottica, l'impegno a internalizzare i costi esterni dei trasporti figurava già nel Libro bianco sui trasporti del 2001 e nel riesame intermedio dello stesso del 2006. L'UE ha già iniziato a internalizzare questi costi esterni con l'applicazione delle norme già citate riguardanti le tasse sui carburanti per tutti i veicoli a motore e con le proposte della Commissione finalizzate ad inserire il trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione e a tener conto delle emissioni di CO₂ nelle tasse di immatricolazione e nelle tasse annuali di circolazione delle automobili. La strategia proposta si fonda su tali iniziative.

Nel settore del trasporto su strada, la strategia vara immediatamente un'azione per un'internalizzazione più efficiente ed efficace dei costi con la proposta sulla tariffazione a carico dei mezzi pesanti adibiti al trasporto merci per l'uso delle infrastrutture (cfr. punto 3.2). Il trasporto privato non rientra nella strategia perché si applica il principio di sussidiarietà; la Commissione invita tuttavia gli Stati membri a istituire un sistema di tariffazione per tutti i mezzi di trasporto su strada, e non solo quelli pesanti adibiti al trasporto merci, perché in tal modo tutti gli utenti della strada sarebbero incentivati a modificare il proprio comportamento con ricadute sempre più positive.

La proposta sull'internalizzazione dei costi per i mezzi pesanti adibiti al trasporto merci avrà un impatto positivo anche nel settore ferroviario, nel senso che offrirà a quest'ultimo ulteriori opportunità di internalizzazione non appena altri modi di trasporto avranno adottato tale approccio.

La strategia definisce anche le tappe successive riguardanti altri modi di trasporto. Per quanto riguarda le vie navigabili interne, preannuncia l'internalizzazione di tutti i costi esterni mentre per il trasporto marittimo, dove l'internalizzazione deve ancora iniziare, impegna la Commissione ad intervenire nel 2009 se entro quell'anno l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) non avrà adottato misure concrete per ridurre le emissioni di gas serra, obiettivo che l'UE sta cercando attivamente di realizzare. L'intervento della Commissione potrebbe concretarsi nell'inserimento del settore nel sistema UE di scambio delle quote di emissione. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, la strategia sarà elaborata in linea con la nuova politica marittima integrata per l'Unione europea⁸.

Nello stesso tempo la strategia annuncia per il 2008 un provvedimento trasversale in materia di internalizzazione, cioè la revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici. La revisione garantirà che tale tassazione integri in maniera ottimale il sistema comunitario ETS e rispecchi più adeguatamente gli obiettivi dell'UE nel campo dei cambiamenti climatici, dell'energia e della qualità dell'aria.

La strategia sarà valutata nel 2013.

⁸ COM (2007) 575. Questa politica comprende varie proposte intese a migliorare la sostenibilità del trasporto marittimo. Per ulteriori informazioni, si rimanda al punto 4 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SEC (2008)2206.

3.2. Tariffazione per il trasporto su strada

Il trasporto su strada rappresenta la maggior parte dei costi esterni dei trasporti; per questo è particolarmente urgente che in questo settore i prezzi siano reali. La revisione della direttiva sulla tassazione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci, finalizzata ad incoraggiare gli Stati membri a mettere in atto sistemi di tariffazione differenziata, migliorerà l'efficienza e le prestazioni ambientali del trasporto merci su strada, due fattori che rivestono particolare importanza visti gli effetti significativi in termini di traffico ed emissioni di questo tipo di trasporto.

Nella sua forma attuale, la direttiva impedisce agli Stati membri di utilizzare in maniera ottimale i sistemi di pedaggio già in uso o quelli in via di preparazione. Per il momento non è possibile calcolare e differenziare meglio i pedaggi sulla base dei costi esterni. In altri termini, gli Stati membri non possono offrire incentivi sufficienti agli operatori affinché ammodernino il parco veicoli con mezzi più puliti e adeguino i percorsi e la logistica per renderli più sostenibili.

La proposta dovrebbe modificare questa situazione e offrire agli Stati membri un quadro che consenta loro di differenziare le tariffe⁹ in base all'inquinamento (atmosferico e acustico)¹⁰ locale e alla congestione che i veicoli causano nel momento in cui sono impiegati. La riduzione della congestione servirà inoltre ad abbattere le emissioni di CO₂.

Poiché è necessario garantire che i pedaggi siano proporzionati ai danni ambientali e alla congestione effettivi e che il mercato interno continui a funzionare adeguatamente, la Commissione propone di ricorrere ad un metodo comune e trasparente di calcolo dei costi esterni. La direttiva dovrebbe inoltre insistere sul fatto che gli eventuali introiti siano destinati alla riduzione degli impatti ambientali prodotti dai trasporti e dalla congestione¹¹ e che, dopo un periodo transitorio, i pedaggi siano riscossi tramite sistemi elettronici.

4. MISURE COMPLEMENTARI

Come si è già detto, gli effetti negativi dei trasporti si devono affrontare con provvedimenti che servano a determinare il prezzo effettivo e con iniziative complementari. Ciò è tanto più vero, come mette in evidenza la parte strategica della comunicazione sull'internalizzazione dei costi di trasporto, nel caso dei prezzi di alcuni prodotti e servizi, come i trasporti, che non inducono necessariamente una modifica nei comportamenti (in altri termini, la domanda manca sostanzialmente di elasticità). In tal caso occorrono misure complementari. Per questo motivo, contestualmente alla presente comunicazione la Commissione ne presenta un'altra finalizzata a ridurre il rumore prodotto dai carri ferroviari esistenti; nei

⁹ La direttiva in vigore consente di differenziare parzialmente i pedaggi, se si recuperano solo i costi delle infrastrutture e se sussistono determinate condizioni (ad esempio, non devono essere generate entrate supplementari).

¹⁰ I costi delle emissioni di CO₂ sono trattati nell'ambito del previsto riesame della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici attraverso l'applicazione di una tassa sui carburanti.

¹¹ Ad esempio infrastrutture alternative, la gestione del traffico e ricerca.

prossimi 18 mesi adotterà inoltre altri provvedimenti incentrati su diversi modi di trasporto e diversi impatti. Tali provvedimenti sono indicati in appresso.

4.1. Riduzione del rumore nel settore ferroviario

Secondo le stime disponibili, il 10% della popolazione dell'UE è esposto ad elevati livelli di rumore prodotti dal traffico ferroviario, che sono anche una delle cause principali che limitano la crescita del settore. Contenere questo tipo di inquinamento acustico non avrà solo un effetto benefico in sé, ma servirà anche a far accettare lo sviluppo del trasporto ferroviario e della relativa infrastruttura. Se, grazie a questo intervento, sarà possibile espandere più facilmente l'infrastruttura ferroviaria e utilizzarla con maggiore flessibilità, si dovrebbe poter dirottare il traffico passeggeri e merci dal trasporto su strada al trasporto su rotaia, riducendo così gli effetti complessivi dei trasporti sulla collettività.

Le norme UE in vigore limitano già le emissioni acustiche del nuovo materiale rotabile; per questo la comunicazione in questione è incentrata sui carri esistenti e definisce misure per dotare la maggior parte di essi di sistemi di frenatura poco rumorosi. La strategia abbina la definizione di tetti massimi per le emissioni acustiche, impegni volontari e disposizioni legislative che istituiscono incentivi finanziari.

La Commissione presenterà la legislazione nel corso del 2008 per garantire l'armonizzazione dei sistemi di tariffazione su scala europea adeguando le norme esistenti sugli oneri di accesso alla strada ferrata. Ai carri merci più silenziosi saranno applicate tariffe più basse rispetto a quelli più rumorosi per permettere la reintegrazione del capitale necessario investito. L'installazione dei sistemi di frenatura poco rumorosi dovrebbe concludersi nel 2015. Termina l'operazione di adeguamento dei carri esistenti, dovrebbero essere introdotte tariffe più elevate per i carri rumorosi ancora in circolazione; gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di introdurre dei limiti massimi alle emissioni acustiche per fissare un tetto al rumore totale prodotto su un determinato tratto ferroviario; tali limiti dovrebbero, a loro volta, incentivare l'impiego di carri meno rumorosi.

Per accelerare l'attuazione la Commissione incoraggia anche la sottoscrizione di impegni volontari per dare un segnale di prezzo ai proprietari dei carri prima delle scadenze prefissate.

4.2. Misure previste per i prossimi 18 mesi

4.2.1. Cambiamenti climatici

I cambiamenti climatici sono probabilmente la sfida più importante per l'UE e per il settore dei trasporti. La Commissione presenterà pertanto provvedimenti che andranno oltre quelli già citati e finalizzati all'internalizzazione dei costi esterni. Per il settore aereo, ad esempio, proporrà misure legislative per le emissioni di ossidi di azoto (NOx); per quanto riguarda il trasporto su strada, invece, entro la fine del 2008 proporrà di ridurre le emissioni di CO₂ dei furgoni nuovi, un sistema di etichettatura per i pneumatici e la revisione della direttiva attualmente in vigore sulle informazioni riguardanti il risparmio di carburante e le emissioni delle automobili.

4.2.2. *Inquinamento localizzato*

Esistono già molte misure UE che disciplinano l'inquinamento su scala regionale e locale; le nuove iniziative saranno pertanto finalizzate a rafforzare e integrare quanto già esiste.

I composti organici volatili contribuiscono a formare lo smog e per questo è importante limitare le emissioni che si producono durante il rifornimento dei veicoli nelle stazioni di servizio. La Commissione presenterà pertanto una proposta legislativa in merito. Anche la già citata proposta sulle emissioni di NOx del settore aereo dovrebbe contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico localizzato.

Un altro elemento ritenuto economicamente efficace ai fini dell'abbattimento delle emissioni di inquinanti atmosferici è la riduzione del tenore di zolfo dei combustibili liquidi. A tal fine la Commissione prevede di presentare una proposta nel 2009 che terrà conto dei notevoli progressi ottenuti di recente su questo punto in seno all'IMO e comprenderà i combustibili per uso marittimo.

4.2.3. *Rumore*

La Commissione, consapevole dei crescenti disagi provocati dal rumore, delle ripercussioni sulla salute¹² e dell'effetto di limitazione che ha sull'evoluzione delle infrastrutture di trasporto, ritiene importante proseguire nel proprio impegno volto a ridurre le emissioni acustiche del settore dei trasporti. Oltre alla proposta legislativa sul rumore del trasporto ferroviario (cfr. punto 4.1), la Commissione potrebbe prendere altre iniziative per limitare il rumore negli aeroporti dell'UE, ad esempio con la revisione della direttiva in vigore in materia. Nel 2009 la Commissione intende inoltre proporre il riesame della direttiva sul rumore ambientale.

4.2.4. *Congestione*

Ogni anno la congestione del traffico su strada costa, secondo le stime, circa l'1,1% del PIL dell'UE: la Commissione ritiene pertanto prioritario affrontare il problema. L'internalizzazione dei costi esterni con l'adozione di sistemi intelligenti di pedaggio sarà lo strumento principale per conseguire l'obiettivo; in quest'ottica, la proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci per l'uso delle infrastrutture sarà lo strumento principale di cui si servirà l'UE nel settore stradale. Oltre alla proposta, la Commissione finanzia, attraverso il programma sulle reti di trasporto transeuropee, iniziative sui sistemi di telepedaggio laddove almeno due Stati membri abbiano istituito congiuntamente dei sistemi di pedaggio. La Commissione intende infine chiarire in che misura e in quali condizioni sia possibile includere apparecchiature di bordo interoperabili per il pagamento dei pedaggi.

Nel settore del trasporto aereo, il recente pacchetto sul cielo unico punta a triplicare la capacità dello spazio aereo europeo, riducendo allo stesso tempo le emissioni atmosferiche dei singoli voli (fino ad un massimo del 10%).

¹² Per quanto riguarda, ad esempio, l'inquinamento acustico negli aeroporti, cfr. COM(2008) 66.

4.2.5. *Misure trasversali*

La Commissione proporrà anche azioni che incideranno positivamente su vari impatti negativi, in particolare nel settore ferroviario e in quello dei trasporti sulle vie navigabili interne che offrono un'alternativa al trasporto su strada. Nel settore ferroviario la Commissione adotterà una proposta legislativa sul trasporto merci e una riguardante la revisione della direttiva sulla tariffazione delle infrastrutture ferroviarie, che comprenderà le modifiche citate al punto 4.1.

Il piano d'azione sulla mobilità urbana prenderà in esame i cinque impatti negativi illustrati in precedenza e proporrà azioni con un evidente valore aggiunto comunitario, nel rispetto del principio di sussidiarietà. Il piano farà una distinzione tra le azioni a breve termine e quelle a medio-lungo termine.

Il Libro verde sulle reti di trasporto transeuropee passerà in rassegna la politica esistente, traendone i necessari insegnamenti e valutando come portare avanti al meglio questa politica in futuro. In particolare si tratterà di sviluppare la dimensione afferente allo sviluppo sostenibile delle reti e di esaminare come queste possano contribuire in maniera ottimale alla lotta contro i cambiamenti climatici.

Il piano d'azione sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) per il settore stradale, che sarà accompagnato da un'iniziativa legislativa, definirà un approccio comune per la commercializzazione e l'utilizzo delle tecnologie esistenti. Il piano dovrebbe servire a individuare una serie di applicazioni ITS di base su scala europea, a definirne la redditività, a organizzare le necessarie attività di ricerca e convalida e a gestirne l'applicazione in tutta Europa da parte degli operatori della rete stradale, dell'industria, dei fornitori di servizi e degli utenti delle strade. Queste tecnologie aiuteranno a ridurre la congestione e ad aumentare la sicurezza e il risparmio di carburante, perché, da un lato, i trasportatori e i cittadini che viaggiano potranno programmare i loro spostamenti in modo da evitare gli ingorghi e, dall'altro, le amministrazioni pubbliche potranno distogliere il traffico dalle zone che ne subirebbero maggiormente le conseguenze con un aumento dell'inquinamento atmosferico localizzato. Infine, grazie all'utilizzo più razionale delle infrastrutture esistenti vi sarà una minore necessità di realizzare infrastrutture nuove; in tal modo sarà possibile evitare la frammentazione degli habitat e il fenomeno dell'impermeabilizzazione del suolo. Il piano comprenderà anche il ricorso alle future applicazioni di GALILEO.

5. CONCLUSIONI

Per realizzare una mobilità sostenibile occorre l'impegno di tutti, non solo della Commissione. Anche se le tre nuove iniziative che corredano la presente comunicazione (cioè le comunicazioni sull'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti e sulla riduzione del rumore del traffico ferroviario e la proposta di revisione della direttiva sulla tassazione degli autoveicoli pesanti) e le altre misure definite in quest'ambito rappresentano l'ennesimo contributo della Commissione in questo campo, queste azioni richiedono l'azione concertata di tutti gli interessati per essere più efficaci.

Le tre nuove iniziative che corredano la presente comunicazione fanno riferimento all'ampio ventaglio di iniziative già in atto definite nella rassegna che correda la comunicazione e puntano a conseguire risultati nel breve-medio termine; ma la Commissione opera anche in una prospettiva a più lungo termine. Nel 2009 presenterà una relazione sugli scenari a lungo termine riguardante gli sviluppi della politica dei trasporti nei prossimi 20-40 anni e avvierà una riflessione interna sul seguito da dare all'attuale Libro bianco sui trasporti, che dovrebbe concludersi nel 2010. È evidente che quando si elabora una qualsiasi politica rivolta al futuro è necessario seguire da vicino una serie di questioni; in questo caso potrebbe trattarsi, ad esempio, della posizione da assumere se viene approvato un eventuale seguito al protocollo di Kyoto dopo il 2012 o del ricorso alle numerose opportunità offerte da GALILEO.

La Commissione invita il Parlamento europeo e il Consiglio ad approvare l'approccio qui illustrato.