



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.7.2008  
COM(2008) 435 definitivo

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

**Strategia per l'internalizzazione dei costi esterni**

{SEC(2008) 2207}

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

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

## Strategia per l'internalizzazione dei costi esterni

### 1. INTRODUZIONE: PER UN TRASPORTO SOSTENIBILE

L'internalizzazione dei costi esterni è parte integrante di un pacchetto di iniziative finalizzate a rendere il trasporto ancor più sostenibile. Al giorno d'oggi è assolutamente essenziale che il settore dei trasporti dia un contributo al conseguimento delle grandi priorità della Commissione, che sono lo sviluppo sostenibile e il mantenimento della competitività in Europa.

Nel 2006 il legislatore aveva chiesto alla Commissione di elaborare "un modello generalmente applicabile, trasparente e comprensibile" per la valutazione dei costi esterni, in questi termini (direttiva 2006/38/CE):

*"Entro il 10 giugno 2008, la Commissione, dopo aver esaminato tutte le opzioni, compresi i costi legati all'ambiente, al rumore, alla congestione e alla salute, presenta un modello generalmente applicabile, trasparente e comprensibile per la valutazione di tutti i costi esterni che serva da base per i calcoli futuri della tassazione sulle infrastrutture. Tale modello è accompagnato da un'analisi dell'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni su tutti i modi di trasporto e da una strategia di applicazione graduale di tale modello a tutti i modi di trasporto.*

*Il rapporto e il modello sono accompagnati, se del caso, da proposte al Parlamento europeo e al Consiglio per un'ulteriore revisione della presente direttiva".*

Un progetto del genere non è una novità. Infatti, già da vari anni la Commissione europea insiste sulla **necessità di istituire una tariffazione del trasporto più efficiente e che rispecchi meglio il vero costo del trasporto**<sup>1</sup>. Come è noto, il trasporto genera esternalità negative che rappresentano un costo sia per la società che per l'economia. Grazie all'internalizzazione dei costi esterni i prezzi invieranno i segnali giusti, nel senso che gli utenti sopporteranno i costi che essi stessi generano e saranno quindi incentivati a modificare il loro comportamento in modo da ridurli.

---

<sup>1</sup> Il Libro verde della Commissione intitolato "Verso una tariffazione equa ed efficace nei trasporti" (1995), il Libro bianco della Commissione "Tariffe eque per l'utilizzo delle infrastrutture: un approccio per tappe per l'istituzione di un quadro comune in materia di tariffazione delle infrastrutture di trasporto nell'UE" (1998), il Libro bianco della Commissione "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (settembre 2001) hanno sottolineato il fatto che i vari costi provocati dall'uso delle infrastrutture di trasporto sono trasferiti solo in parte sugli utenti e, soprattutto, che sono distribuiti in modo disuguale sugli utenti stessi. Il tema è stato ripreso al momento della revisione intermedia del Libro bianco che ha avuto luogo nel 2006; in tale occasione la Commissione si è impegnata a proporre una metodologia per la tariffazione delle infrastrutture basata sulla direttiva "Tariffazione stradale".

L'Unione europea deve agire. Secondo i risultati dell'analisi d'impatto<sup>2</sup>, se nei prossimi anni la situazione non dovesse cambiare, i costi ambientali (inquinamento atmosferico, CO<sub>2</sub>) potrebbero arrivare a 210 miliardi di EUR nel 2020. Per di più, i cittadini e le imprese europee si troverebbero con una rete stradale europea congestionata per oltre un quarto della sua estensione.

## **2. I RISULTATI ATTESI DALL'INTERNALIZZAZIONE: PREZZI PIÙ INTELLIGENTI**

### **2.1. È necessario tener conto dei costi generati dal trasporto**

Gli utenti del trasporto sostengono costi direttamente connessi all'uso del loro mezzo di trasporto (carburante, assicurazione, ed altri ancora). Questi costi sono considerati *privati*, nel senso che sono pagati direttamente dall'utente. Tuttavia, gli utenti del trasporto generano anche inconvenienti ambientali i cui costi ricadono non direttamente sull'utente ma sulla collettività; in tal caso si parla di costi *esterni* quali, ad esempio, i ritardi che subiscono altri utenti a causa della congestione stradale, i problemi di salute dovuti all'inquinamento acustico e atmosferico e, a più lungo termine, gli effetti delle emissioni di gas a effetto serra sul cambiamento climatico. Questi costi sono una realtà, anche se non hanno sempre un preciso valore di mercato: la spesa per il controllo e la gestione delle infrastrutture, le spese ospedaliere e sanitarie, il degrado della qualità della vita. In genere, tutti questi costi sono sostenuti dalla società e dai cittadini. Questi costi privati e questi costi esterni, sommati, costituiscono i costi *sociali* del trasporto. Soltanto un prezzo che si basi sul costo sociale totale generato dagli utenti del trasporto potrà dare il giusto segnale e rappresenterà la contropartita dei servizi utilizzati e del consumo di risorse scarse.

Tuttavia, affinché il segnale trasmesso dai prezzi venga efficacemente recepito, l'utente dei trasporti deve essere sensibile al prezzo. Talvolta ragioni particolari impediscono che ciò si verifichi: assenza di alternative credibili, concorrenza insufficiente in un determinato modo di trasporto, deboli incentivi all'innovazione e all'adozione di veicoli più ecologici, ecc. La sola internalizzazione dei costi sociali del trasporto è quindi una tappa necessaria, ma non sufficiente, in quanto deve essere accompagnata da altre misure dirette a rendere la domanda più elastica, cioè più sensibile alle variazioni dei prezzi, a rendere l'offerta di alcuni servizi più attraente o a accelerare l'innovazione tecnologica. La riduzione dei costi esterni è un obiettivo che richiede una strategia che deve far leva su vari elementi, oltre che sulla semplice internalizzazione dei costi esterni: quali l'approntamento di infrastrutture, gli incentivi all'innovazione tecnologica, la politica di concorrenza, la produzione legislativa e gli interventi del regolatore.

### **2.2. Scegliere gli strumenti economici più opportuni per ciascun costo esterno**

Nella pratica, i principali strumenti economici per internalizzare i costi esterni sono la tassazione, i pedaggi (o diritti di uso) e, in alcune condizioni<sup>3</sup>, lo scambio dei diritti di

---

<sup>2</sup> Valutazione dell'impatto dell'internalizzazione dei costi esterni, sec(2008)2208.

<sup>3</sup> A norma della direttiva 2003/87/CE, gli Stati membri devono assegnare a titolo gratuito almeno il 90% delle quote emissione di CO<sub>2</sub>. Affinché le quote di emissione internalizzino i costi esterni, occorre che le autorità competenti le vendano ad un prezzo, ad esempio, pari al costo esterno. Nel gennaio 2008 la Commissione ha presentato la proposta (COM(2008) 16) che istituisce un sistema di aste che permette di rispettare il principio "chi inquina paga". Il sistema sarà introdotto gradualmente e si prevede che almeno due terzi delle quote totali saranno messe all'asta entro il 2013.

emissione. Si tratta di strumenti già utilizzati in varia misura a seconda del modo di trasporto e dei costi relativi. L'analisi d'impatto<sup>4</sup> sull'internalizzazione dei costi esterni fa una rassegna della situazione esistente in fatto di pedaggi, tasse e diritti di emissione per ciascun modo di trasporto.

Ciascuno dei costi esterni possiede caratteristiche proprie che impongono il ricorso a strumenti economici appropriati. Alcuni costi esterni sono connessi all'uso dell'infrastruttura e variano in funzione del tempo e del luogo. È quanto avviene nel caso della congestione, dell'inquinamento atmosferico, dell'inquinamento acustico e degli incidenti, tutti fattori estremamente localizzati che variano a seconda del tempo, del luogo e del tipo di rete utilizzata. Il ricorso a una tariffazione differenziale rappresenta il miglior metodo per tener conto di queste variazioni. Infatti, perché gli utenti dovrebbero pagare la stessa cifra se, per esempio, viaggiano nelle ore di punta o nelle ore raccomandate, se percorrono strade con ingorghi o trovano un percorso alternativo per arrivare a destinazione? E perché un veicolo "pulito" dovrebbe pagare quanto un veicolo più rumoroso e più inquinante?

Per contro, il cambiamento climatico non ha questa dimensione locale. Le emissioni di CO<sub>2</sub>, e più in generale, dei gas a effetto serra, in particolare, non dipendono da fattori spazio-temporali, ma sono funzione del consumo di carburante. Non è quindi necessario applicare tariffe differenziate, ma sarà più opportuno utilizzare uno strumento direttamente legato a questo consumo, come la tassazione del carburante o anche un sistema di scambio di quote di emissione di CO<sub>2</sub>.

### **2.3. Salvaguardare il buon funzionamento del mercato interno**

Salvaguardare il funzionamento del mercato interno è uno dei capisaldi fondamentali dell'Unione europea. In quest'ottica, è necessario evitare una tariffazione eccessiva che potrebbe frenare la libera circolazione o che, influenzando sul traffico in transito, sarebbe pregiudizievole per altre regioni. Di conseguenza, i principi cui si ispira l'internalizzazione devono essere stabiliti al livello europeo per evitare la frammentazione del mercato. In pari tempo, deve essere riconosciuta la natura locale di alcuni costi esterni ed è importante trovare il giusto equilibrio tra l'interesse comunitario e gli interessi locali.

Per impedire discriminazioni e assicurare la trasparenza del mercato occorre istituire **principi comuni** a tutti gli Stati membri. La nuova metodologia comune qui proposta permette di evitare una tariffazione sproporzionata in rapporto ai costi esterni esistenti. Infine, un adeguato monitoraggio garantirà che tutta l'operazione risulti trasparente ed efficiente per tutti i soggetti interessati.

## **3. PRINCIPI GENERALI PER L'INTERNALIZZAZIONE DEI COSTI ESTERNI: LA TARIFFAZIONE AL COSTO MARGINALE SOCIALE**

Dare i segnali giusti agli utenti del trasporto significa fissare prezzi che non provochino un eccessivo sfruttamento delle risorse e che non risultino penalizzanti per i trasporti e, in definitiva, per l'economia nel suo complesso. Nella teoria economica, il punto d'equilibrio è rappresentato dalla c.d. "**tariffazione al costo marginale sociale**", **che viene quindi proposta come principio generale per l'internalizzazione dei costi.**

---

<sup>4</sup> SEC(2008) 2208.

Secondo questo metodo, i prezzi dei trasporti dovrebbero essere pari al costo supplementare a breve termine rappresentato da un utente addizionale dell'infrastruttura. In teoria, questo costo supplementare dovrebbe comprendere il costo sopportato dall'utente e i costi esterni e, così, la tariffazione al costo sociale marginale potrebbe consentire un utilizzo efficiente dell'infrastruttura esistente. Inoltre, poiché gli utenti sopporterebbero i costi supplementari che generano per la società, la tariffazione al costo marginale sociale contribuirebbe a garantire l'equità di trattamento sia di chi fa uso dei trasporti sia di chi non ne fa uso e istituirebbe una correlazione diretta tra l'uso di risorse comuni e il pagamento in base al principio "chi inquina paga" e "chi usa paga". Questa metodologia è applicabile solo se "chi inquina" non riceve compensazioni tali da vanificare gli eventuali effetti dell'internalizzazione.

Va tuttavia notato che i costi marginali variano nel tempo e nello spazio e che, in pratica, è difficile valutarne precisamente l'entità. È quindi inevitabile una certa semplificazione. In genere, i costi marginali corrispondono alla media dei costi variabili.

In alcuni casi il metodo del costo marginale non può essere applicato indiscriminatamente: ad esempio, non permette necessariamente la copertura dei costi dell'infrastruttura quando i costi fissi sono elevati o in certi settori in cui la densità del traffico è bassa. È quindi una metodologia che può essere utilmente affiancata da altre, in modo da assicurare che l'infrastruttura venga finanziata in base al principio "chi usa paga" e che i costi esterni vengano internalizzati secondo il principio "chi inquina paga". Con questa impostazione è possibile inoltre garantire la parità di trattamento tra gli utenti dei trasporti e la società nel suo complesso. Va però notato che, per alcuni costi esterni come il rumore, stimare i costi marginali significa ricorrere a metodi estremamente complessi, ragion per cui è preferibile ricorrere ad un approccio pragmatico basato sul costo medio (si veda l'allegato tecnico<sup>5</sup>).

L'allegato tecnico propone un quadro comune per il calcolo dei costi esterni della congestione, dell'inquinamento atmosferico, del rumore e del cambiamento climatico basati su principi comuni e su una metodologia comune. Il presente documento non affronta esplicitamente il problema degli incidenti (si veda il riquadro 2 dell'allegato tecnico). I costi esterni degli incidenti dovranno essere internalizzati mediante meccanismi atti a tener conto dei comportamenti ad altro rischio (velocità, guida in stato di ebbrezza) fornendo ai cittadini l'incentivo a modificare questi comportamenti. Già i premi assicurativi soddisfano questa esigenza poiché tengono conto del profilo di rischio proprio di ciascun conducente, come avviene ad esempio con i sistemi bonus/malus, tuttavia l'entità dei premi è commisurata al pagamento dei danni che, in genere, non coprono la totalità dei costi. Benché dalla consultazione sia emerso un orientamento favorevole al trasferimento dei costi sui premi di assicurazione, un'iniziativa del genere dovrebbe tener conto delle differenze che esistono fra i vari Stati membri e avrebbe bisogno di un'analisi più approfondita, con particolare riferimento agli aspetti legati alla sussidiarietà. In questa fase, la questione non è stata ancora studiata a sufficienza per poter proporre un'iniziativa al livello europeo.

#### **4. LA STRATEGIA PER UNA INTERNALIZZAZIONE DEI COSTI ESTERNI IN TUTTI I MODI DI TRASPORTO**

Se è vero che è possibile fissare un principio generale per l'internalizzazione dei costi (tariffazione al costo marginale sociale) e una metodologia per quantificare le esternalità, è

---

<sup>5</sup> SEC(2008)2207.

invece difficile immaginare un meccanismo di internalizzazione di applicazione generale per tutti i modi di trasporto, i quali invece sono caratterizzati da tecnologie diverse, attori e operatori diversi, regimi legislativi e regolamentari diversi, ecc. Occorre quindi applicare lo stesso principio ricorrendo a strumenti diversi.

L'Europa non parte da zero. L'Unione europea ha già preso alcune misure che consentono di internalizzare i costi esterni e contribuiscono a ridurre gli impatti negativi. L'armonizzazione della tassazione dell'energia, nel 2003, rappresenta una tappa importante e la sua revisione — prevista per il 2008 — cercherà di prendere in maggiore considerazione le emissioni di CO<sub>2</sub>. La recente proposta di inserire il trasporto aereo nel sistema di scambio delle quote di emissione entro il 2011 costituisce un altro importante passo in avanti nel contributo che il settore dei trasporti può dare alla lotta contro il cambiamento del clima.

Dall'analisi di impatto risulta che è possibile adeguare la strategia globale dell'UE secondo le caratteristiche di ciascun modo di trasporto e quindi di compiere ulteriori progressi.

#### **4.1. Alcune piste per l'internalizzazione dei costi esterni nel trasporto di merci su strada**

Il trasporto stradale di merci rappresenta, da solo, tre quarti di tutto il trasporto di merci e la possibilità di internalizzarne i costi esterni permetterebbe di ridurre i costi ambientali di circa 1 miliardo di EUR rispetto allo status quo. Ma va anche considerato che meno strade congestionate significa anche meno tempo sprecato nelle code, con conseguente maggiore efficienza delle catene del valore [aggiunto]. La Commissione propone quindi rendere possibile l'internalizzazione di alcuni costi esterni nel trasporto di merci su strada.

##### *4.1.1. Tariffazione "verde" e "intelligente": revisione della direttiva 1999/62/CE (giugno 2008)*

La direttiva del 1999 sulla tassazione dei veicoli pesanti vieta di incorporare costi esterni nel calcolo dei pedaggi. Questa direttiva è stata modificata nel 2006 per modulare le tariffe in funzione delle prestazioni ambientali dei singoli veicoli. Ma, ad eccezione delle zone di montagna — e solo quando ricorrono alcune condizioni — gli introiti dei pedaggi non possono eccedere i costi dell'infrastruttura, neppure nelle regioni dove maggiori sono l'inquinamento o la congestione.

L'analisi d'impatto ha preso in esame varie opzioni per internalizzare i costi esterni e indica in quale misura la tariffazione dell'inquinamento atmosferico, del rumore e della congestione possano contribuire a ridurre i costi esterni senza provocare effetti negativi sproporzionati sull'economia. Il tempo guadagnato grazie a una minore congestione significa maggiore efficienza dell'economia e si traduce in una forte riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

La Commissione propone quindi di modificare la direttiva 1999/62/CE allo scopo di istituire una tariffazione dei costi esterni. Le assi principali di questa revisione riguardano: 1) la presa in considerazione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico, del rumore e della congestione, 2) l'istituzione di meccanismi comunitari di coordinamento, sulla base di un metodo comune e di valori massimi per il calcolo delle tariffe e, 3) l'allocatione dei proventi delle tariffe al settore dei trasporti. I risultati della consultazione pubblica confortano questa impostazione. Per essere efficaci, i pedaggi dovranno essere modulati in funzione delle caratteristiche dei veicoli, del tipo di strada e del periodo ed essere riscossi mediante sistemi di telepedaggio che evitino le code alle barriere.

#### 4.1.2. *Come la tecnologia può facilitare l'internalizzazione dei costi (autunno 2008)*

Il piano d'azione relativo a un sistema di trasporto intelligente, che sarà proposto nell'autunno 2008, mira a intensificare l'utilizzo delle tecnologie. La Commissione adotterà le decisioni necessarie per assicurare l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio, come previsto dalla direttiva 2004/52/CE. Queste decisioni garantiranno la totale interoperabilità dei sistemi in questione nei tre anni successivi all'adozione delle decisioni che istituiscono il servizio europeo di telepedaggio.

#### **4.2. Incoraggiare i cittadini europei a usare l'automobile in modo più sostenibile (autunno 2008)**

Le automobili private non dovrebbero essere escluse da questa iniziativa. I principi di tariffazione qui proposti potrebbero essere utilmente estesi alle vetture private, salva peraltro la facoltà degli Stati membri, per ragioni di sussidiarietà, di applicarli o meno.

Il piano d'azione per la mobilità urbana — che sarà presentato nell'autunno 2008 — esaminerà anche quali strumenti potrebbero migliorare la mobilità dei cittadini europei nei centri urbani e quale valore aggiunto apporterebbe un'iniziativa comunitaria. Il piano d'azione scaturisce da un ampio dibattito che ha preso avvio con la pubblicazione di un Libro verde sul trasporto urbano<sup>6</sup>. La diffusione delle diverse esperienze di tariffazione che hanno visto la luce in varie città europee e la creazione di un foro di discussione potranno contribuire a individuare le migliori pratiche in materia di tariffazione. Ma anche lo sviluppo di criteri armonizzati per limitare il traffico nelle città e la promozione dell'interoperabilità delle tecnologie sono strumenti che possono contribuire ad armonizzare le strategie per la internalizzazione dei costi esterni nelle aree urbane d'Europa.

Infine, la proposta riguardante la tassazione degli autoveicoli privati<sup>7</sup> è attualmente in discussione al Consiglio. La proposta prevede la ristrutturazione delle imposte esistenti per tener conto delle emissioni di CO<sub>2</sub>. La Commissione propone tre misure principali: soppressione della tassa di immatricolazione, istituzione di un sistema di rimborso della tassa di immatricolazione e ristrutturazione della base imponibile della tassa di immatricolazione e della tassa annuale di circolazione per collegarla interamente o parzialmente alle emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo.

#### **4.3. Verso l'internalizzazione dei costi esterni negli altri modi di trasporto**

L'Unione europea deve però andare oltre queste prime realizzazioni. Anche gli altri modi di trasporto possono contribuire a migliorare la qualità della vita dei cittadini europei. Ognuno di essi presenta inconvenienti propri: il rumore nel trasporto ferroviario, l'inquinamento atmosferico e il cambiamento climatico nel trasporto marittimo, il rumore, l'inquinamento atmosferico e il cambiamento climatico nel trasporto aereo. L'internalizzazione dei relativi costi esterni consente anche di ricorrere agli strumenti più adeguati per incentivare gli utenti a assumere comportamenti più sostenibili.

L'analisi d'impatto ha esaminato anche varie opzioni per internalizzare i costi esterni negli altri modi di trasporto. Le opzioni esaminate hanno preso in considerazione l'internalizzazione

---

<sup>6</sup> Il Libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità" (settembre 2007) è consultabile sul sito: [http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm).

<sup>7</sup> COM(2005) 261. Proposta di direttiva del Consiglio in materia di tasse relative alle autovetture.

dei costi ambientali — inquinamento atmosferico e acustico — e i costi connessi al cambiamento climatico. La loro internalizzazione potrebbe avere un impatto positivo nel senso della riduzione dei danni all'ambiente.

#### *4.3.1. Trasporto ferroviario (2008)*

La direttiva 2001/14/CE permette di internalizzare i costi esterni. Nondimeno, se l'internalizzazione determina un aumento degli introiti del gestore dell'infrastruttura, questo aumento è consentito — secondo la direttiva — soltanto se vi è un aumento equivalente anche degli introiti degli altri modi di trasporto concorrenti. La revisione della direttiva 1999/62/CE consentirà quindi di internalizzare i costi esterni nel trasporto stradale, che è in concorrenza con il trasporto ferroviario.

L'abbattimento del rumore rimane tuttavia una delle principali sfide per il trasporto ferroviario. La Commissione pubblica, parallelamente alla presente comunicazione, una comunicazione sugli incentivi per ridurre l'inquinamento acustico e potrebbe proporre provvedimenti legislativi in questo senso prima della fine del 2008 al momento della rifusione del primo pacchetto ferroviario.

#### *4.3.2. Trasporto aereo (fine 2008)*

Il trasporto aereo ha già cominciato a contribuire al programma qui delineato. Le emissioni provenienti dal trasporto aereo aumentano a ritmo sostenuto, ragion per cui la Commissione ha proposto già il 20 dicembre 2006 di inserire le emissioni di CO<sub>2</sub> degli aeromobili nel sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS). Pertanto, a partire dal 2011 o dal 2012, i soggetti che operano aeromobili dovranno restituire delle quote per coprire le loro emissioni secondo il principio "chi inquina paga". Questa proposta di direttiva disciplina non solo i voli intracomunitari ma anche tutti gli altri voli in arrivo o in partenza da un aeroporto situato nel territorio dell'UE e fissa per le emissioni un limite massimo pari al 100% dei livelli raggiunti nel periodo di riferimento 2004-2006.

La Commissione, consapevole che l'impatto del trasporto aereo sul cambiamento climatico non è semplicemente circoscritto alle emissioni di CO<sub>2</sub>, ha già annunciato di avere intenzione di affrontare il problema costituito da altre emissioni di gas a effetto serra, in particolare le emissioni di ossidi di azoto (NOx). Essa sta quindi elaborando un'altra proposta intesa a ridurre le emissioni di NOx che presenterà entro la fine del 2008.

Infine, la Commissione ha proposto, il 24 gennaio 2007, una direttiva sui diritti aeroportuali. La proposta è stata accolta favorevolmente dal Consiglio e dal Parlamento. Gli emendamenti proposti mirano a collegare i diritti da pagare ai danni ambientali.

#### *4.3.3. Trasporto marittimo (2009)*

Nel trasporto marittimo le emissioni di CO<sub>2</sub> sono aumentate negli ultimi anni come diretta conseguenza della crescita del settore. Nelle sue conclusioni del marzo 2007, il Consiglio europeo ha proposto di intervenire per ridurre le emissioni generate dal trasporto marittimo internazionale. La Commissione desidera inserire il settore marittimo nell'accordo post-2012 sulla prevenzione del cambiamento climatico e auspica parimenti che l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) elabori per il 2009 opportune iniziative per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Tuttavia se l'OMI non dovesse fare sufficienti progressi, la Commissione proporrà alcune misure a livello europeo che prevedono, tra le varie opzioni

possibili, l'estensione del sistema comunitario di scambio delle quote di emissione anche al settore marittimo.

#### *4.3.4. Vie navigabili*

La comunicazione della Commissione sul programma NAIADES prevedeva l'internalizzazione dei costi esterni in tutti i modi di trasporto entro il 2013. La comunicazione ricorda che questa strategia può rilanciare la navigazione interna e permetterebbe di finanziare progetti di sviluppo di infrastrutture in questo settore. L'analisi d'impatto ha evidenziato che le vie navigabili trarrebbero beneficio da una strategia siffatta e, a seconda della loro efficienza energetica per tonnellata/km trasportata, risulterebbero dirette beneficiarie di una sana politica dell'intermodalità.

#### **4.4. Utilizzare i proventi dell'internalizzazione per la sostenibilità del trasporto**

Nell'utilizzare i proventi dell'internalizzazione occorre prendere in considerazione i vantaggi del traffico internazionale in una prospettiva comunitaria. In molti casi gli introiti dell'internalizzazione provengono proprio dal traffico internazionale. In Europa la percentuale del trasporto stradale internazionale rappresenta quasi un quarto di tutto il trasporto stradale. In sette Stati membri questa percentuale è superiore alla metà di tutto il traffico (74% in Belgio, 76% nel Lussemburgo, 85% in Estonia). Se queste entrate non vengono allocate al settore del trasporto, ciascuno degli Stati membri potrebbe essere indotto a utilizzare i proventi dell'internalizzazione per il proprio benessere pretermettendo i vantaggi di una mobilità sostenibile a livello comunitario.

Per rendere sostenibile il trasporto occorrono grandissimi sforzi sul piano della ricerca, dell'innovazione, degli investimenti in materiali ed infrastrutture più ecocompatibili e nello sviluppo del trasporto pubblico. L'elenco delle iniziative è lungo e richiede il valido sostegno di tutti gli Stati membri. Inoltre, per lo sviluppo delle reti transeuropee è necessario un volume considerevole di finanziamenti, particolarmente per i progetti individuati quali progetti prioritari dell'Unione. Pertanto, le entrate generate dall'internalizzazione dovrebbero essere allocate al settore del trasporto e alla riduzione dei costi esterni, sempre sulla base di studi sul rapporto costi/benefici o su analisi analoghe che garantiscano che le utilizzazioni prescelte siano tali da massimizzare i benefici netti per la società. La proposta di revisione della direttiva 1999/62/CE segue questa prospettiva.

### **5. LE PROSSIME TAPPE**

La Commissione incoraggia gli Stati membri a utilizzare il quadro comune qui proposto. Il trasporto stradale è oggetto di una proposta legislativa specifica, inserita nel pacchetto di iniziative qui proposto.

Nel 2013 la Commissione farà un bilancio di tutte queste iniziative e presenterà un rapporto sui progressi realizzati sul piano dell'internalizzazione dei costi. La valutazione dei costi esterni verrà aggiornata per tener conto delle ricerche scientifiche in materia. Se necessario ed in funzione dei progressi realizzati, potranno essere inclusi nell'analisi altri costi esterni come quelli legati alla biodiversità, alla natura e al paesaggio e all'uso del territorio.