Trasporti più efficienti e sostenibili. Le nuove proposte della Commissione

29/12/2021

DIRITTO EUROPEO E DELLA CONCORRENZA, TRASPORTI E LOGISTICA, PROSPETTIVE

Roberto A. Jacchia
Marco Stillo

Dando seguito alle conclusioni[1] del Consiglio che, data in 3 giugno 2021, aveva accolto la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente[2] nella prospettiva degli obiettivi del *Green Deal* europeo[3], in data 14 dicembre 2021 la Commissione ha adottato quattro proposte per modernizzare il sistema dei trasporti dell'Unione ed agevolarne ulteriormente la riduzione delle emissioni del 90%, incrementando la connettività e trasferendo un maggior numero di passeggeri e merci verso il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne.

La prima proposta[4] mira a rivedere il Regolamento per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (*Trans-European transport network*, TEN-T)[5] così da allinearne lo sviluppo al *Green Deal* europeo ed alla c.d. "legge europea

[1] Per ulteriori informazioni si veda il nostro precedente contributo, disponibile al seguente LINK.
[2] Com. Comm. COM(2020) 789 final del 09.12.2020, *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*.
[3] Per ulteriori informazioni si veda il nostro precedente contributo, disponibile al seguente LINK.
[4] Com. Comm. COM(2021) 812 final del 14.12.2021, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*.
[5] Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, *GUUE L 348 del 20.12.2013.*

sul clima"[6] che delinea l'orizzonte della neutralità climatica, oltre a rafforzare gli strumenti di *governance* e monitoraggio esistenti garantendo il completamento della rete[7] nei tempi previsti.

Più particolarmente, la proposta introduce in primo luogo il 2040 come nuovo termine intermedio per anticipare il completamento delle parti principali della rete prima della scadenza del 2050, che si applica alla rete globale più ampia; di talché, il completamento della rete TEN-T risulta così articolato: i) entro il 2030 completamento della rete centrale secondo le norme esistenti, ii) entro il 2040 estensione della rete centrale secondo le nuove norme, e iii) entro il 2050 completamento dell'intera rete, ivi comprese le sezioni all'interno di quella globale. In secondo luogo, la proposta prevede l'istituzione di nove nuovi "corridoi di trasporto europei" per integrare gli ex corridoi della rete centrale e quelli ferroviari merci, introducendo più centri di trasbordo e terminali passeggeri nelle città per agevolare la multimodalità e ridurre i tempi di attesa ai valichi di frontiera. In terzo luogo, la proposta prevede l'obbligo per tutte le 424 grandi città ricomprese nella rete TEN-T di dotarsi di piani urbani di mobilità sostenibile entro il 2025, al fine di promuovere un sistema a emissioni zero ed incrementare i trasporti pubblici e le infrastrutture per gli spostamenti a piedi e su vie ciclabili, allineando così il loro sviluppo a quello della rete stessa. In quarto luogo, la proposta stabilisce i requisiti per la realizzazione in tutta la rete TEN-T delle infrastrutture di ricarica e rifornimento necessarie per i combustibili alternativi per i trasporti in linea con il relativo regolamento[8]. La proposta, infine, prevede l'uso di tecnologie innovative per continuare a far progredire la digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto ed aumentare ulteriormente l'efficienza e la resilienza della rete TEN-T anche in scenari di catastrofi naturali e provocate dall'uomo.

Le nuove misure comporteranno benefici non solo a livello economico (dove si attende un aumento del 2,4% del PIL entro il 2050 rispetto alla situazione attuale), e bensì anche sul piano del lavoro (con un aumento previsto dell'occupazione connessa di circa lo 0,5% entro il 2050), quello climatico (con una riduzione delle emissioni complessive di CO_2 entro il 2050 pari allo 0,3% sulla rete globale e allo 0,4% sulla rete centrale) e quello della sicurezza stradale (con una riduzione dei costi esterni provocati dagli incidenti pari a circa 4 miliardi di euro nel periodo 2021-2050).

La seconda proposta[9] interviene sul pacchetto per la mobilità urbana[10] del 2013[11] al fine di adattarlo ai sempre più ambiziosi obiettivi dell'Unione in materia di clima, ambiente, digitale, salute e società, che richiedono un'azione più risoluta che consenta il passaggio dall'attuale approccio basato sui flussi di traffico ad uno basato sulla circolazione di persone e merci in modo più sostenibile.

Di conseguenza, la proposta prevede, tra le altre cose, i) un'azione più incisiva per

[6] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999, *GUUE L 243 del 09.07.2021.*
[7] La TEN-T è una rete di ferrovie, vie navigabili interne, rotte marittime a corto raggio e strade a livello europeo che collega 424 grandi città a porti, aeroporti e terminali ferroviari.
[8] Com. Comm. COM(2021) 559 final del 14.07.2021, *Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*.
[9] Com. Comm. COM(2021) 811 final del 14.12.2021, *The New Eu Urban Mobility Framework*.
[10] Pietre angolari della mobilità all'interno delle città europee, i piani di mobilità urbana sostenibile mirano a garantire il soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle persone e delle imprese nelle città e nei loro dintorni nonché il miglioramento della qualità della vita, prevedendo obiettivi volti a rendere il trasporto locale più sostenibile, sicuro e inclusivo.
[11] Com. Comm. COM/2013/0913 final del 17.12.2013, *Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse*.

creare città a impatto climatico zero dotate di trasporti resilienti, rispettosi dell'ambiente ed energeticamente efficienti, che si svilupperà anche mediante obblighi di realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento per veicoli elettrici e a idrogeno nelle città, nonché un migliore coordinamento e finanziamenti specifici, ii) nuove misure per promuovere la mobilità attiva e proteggere gli utenti della strada vulnerabili tramite una maggiore attenzione agli spostamenti a piedi e su vie ciclabili, iii) un approccio più ambizioso alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile e ai relativi indicatori che, collegandosi ai nuovi requisiti proposti nella revisione del regolamento TEN-T per le 424 città della rete, dovrebbe sfociare in una raccomandazione agli Stati Membri, prevista per il 2022, per istituire dei programmi nazionali di supporto all' introduzione di una mobilità con al centro il trasporto pubblico, così ravvicinando anche il trasporto urbano ad obiettivi di impatto climatico zero, iv) la pubblicazione di orientamenti per rendere anche il trasporto di passeggeri su richiesta più sostenibile e fornire ai cittadini servizi efficienti salvaguardando il buon funzionamento del mercato unico, e v) promuovendo l'integrazione di servizi di mobilità innovativi nei sistemi di trasporto urbano e l'incremento della digitalizzazione.

La proposta si propone in tal modo di contribuire agli obiettivi europei di riduzione dei gas a effetto serra fissati nella legge sul clima, migliorando i trasporti e la mobilità verso, all'interno e nelle vicinanze delle città nonché l'efficienza delle consegne delle merci e a domicilio.

La terza proposta[12] introduce un nuovo piano d'azione sulle ferrovie transfrontaliere e a lunga percorrenza che definisce una tabella di marcia con ulteriori misure per sostenere l'Unione nel raggiungimento dell'obiettivo di raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e a triplicarlo entro il 2050. Infatti, producendo meno dello 0,4% delle emissioni di gas a effetto serra ascritte ai trasporti nell'Unione, quello ferroviario è una delle forme più sostenibili di trasporto passeggeri e merci, e svolge un ruolo essenziale al fine di conseguire la neutralità climatica entro il 2050, rendere i viaggi ferroviari transfrontalieri a lunga percorrenza più attraenti per un bacino di utenti maggiore, proponendo viaggi più rapidi, frequenti e accessibili.

Più particolarmente, il piano d'azione prevede in primo luogo misure volte a migliorare il funzionamento della rete ferroviaria in modo da rendere il trasporto più conveniente, quali ad esempio la possibilità di prevedere un'esenzione dall'IVA a livello europeo per i servizi ferroviari internazionali nonché nuovi orientamenti per la fissazione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria che promuovano viaggi transfrontalieri a prezzi accessibili. In secondo luogo, dando seguito alla consultazione pubblica avviata in data 3 dicembre 2021[13], il piano d'azione prevede la presentazione, nel 2022, di una proposta legislativa multimodale volta a migliorare l'emissione dei biglietti per i viaggi transfrontalieri a lunga percorrenza in Europa agevolando l'interscambio di dati tra i fornitori di mobilità nonché la conclusione di accordi commerciali tra imprese ferroviarie e rivenditori terzi di biglietti, consentendo ai passeggeri di pianificare ed acquistare più facilmente biglietti anche per viaggi che combinano diversi mezzi di trasporto o coinvolgono diversi operatori. Entro il 2030, infine, la Commissione intende sostenere 15 servizi pilota transfrontalieri come opportunità per testare alcune delle misure individuate nel piano d'azione, avviando pertanto nei prossimi mesi un dialogo con gli *stakeholders* interessati.

[12] Com. Comm. COM(2021) 810 final del 14.12.2021, *Action plan to boost long distance and cross-border passenger rail*.
[13] Per ulteriori informazioni si veda il nostro precedente contributo, disponibile al seguente LINK.

La quarta proposta[14], infine, aggiorna la Direttiva[15] sui sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transport Systems*, ITS)[16] adeguandola alle nuove opzioni di mobilità stradale, di applicazioni per la mobilità e della mobilità connessa e automatizzata nonché alle nuove priorità in materia di miglioramento dei servizi multimodali e digitali.

Nello specifico, la proposta, da un lato, estende il campo di applicazione della Direttiva fino ad includervi nuovi servizi quali quelli multimodali di informazione, prenotazione e biglietteria, la comunicazione tra veicoli e infrastruttura e la mobilità automatizzata e, dall'altro, prevede che vengano raccolti i dati fondamentali e forniti servizi essenziali quali quelli di informazione in tempo reale, di modo che il conducente venga a conoscenza di eventuali incidenti o ostacoli sulla propria rotta.

[14] Com. Comm. COM(2021) 813 final del 14.12.2021, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2010/40/EU on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport*.
[15] Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, *GUUE L 207 del 06.08.2010.*
[16] Gli ITS sono sistemi che permettono di applicare ai trasporti tecnologie dell'informazione e della comunicazione quali i pianificatori di viaggio, il sistema *eCall* e la guida automatizzata, rendendo la mobilità più sicura, efficiente e sostenibile e garantendo una gestione più efficace del traffico e della mobilità tra i modi di trasporto.



Roberto A. Jacchia
PARTNER

r.jacchia@dejalex.com
+39 02 72554.1
Via San Paolo 7
20121 - Milano



Marco Stillo
ASSOCIATE

m.stillo@dejalex.com
+32 (0)26455670
Chaussée de La Hulpe 187
1170 - Bruxelles

MILANO
Via San Paolo, 7 · 20121 Milano, Italia
T. +39 02 72554.1 · F. +39 02 72554.400
milan@dejalex.com

ROMA
Via Vincenzo Bellini, 24 · 00198 Roma, Italia
T. +39 06 809154.1 · F. +39 06 809154.44
rome@dejalex.com

BRUXELLES
Chaussée de La Hulpe 187 · 1170 Bruxelles, Belgique
T. +32 (0)26455670 · F. +32 (0)27420138
brussels@dejalex.com

MOSCOW
Ulitsa Bolshaya Ordynka 37/4 · 119017, Moscow, Russia
T. +7 495 792 54 92 · F. +7 495 792 54 93
moscow@dejalex.com