



Strasburgo, 11.7.2023
COM(2023) 440 final

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

Rendere più ecologico il trasporto merci

1. Introduzione

Il trasporto merci costituisce la spina dorsale del nostro mercato unico ed è un fattore abilitante dei nostri scambi commerciali con il resto del mondo. Dal trasporto delle materie prime alla consegna di pacchi alle nostre porte, le catene logistiche trainano la crescita economica e la creazione di posti di lavoro, creando nuove opportunità per le imprese dell'UE e offrendo nel contempo ai consumatori un'ampia serie di prodotti e servizi di trasporto.

Con la crescita della nostra economia, si prevede un aumento dei volumi di merci. Poiché il trasporto di merci è responsabile di oltre il 30 % delle emissioni di CO₂¹ prodotte dai trasporti e costituisce una fonte importante di emissioni di inquinanti atmosferici², la decarbonizzazione del trasporto merci è fondamentale per conseguire i nostri obiettivi climatici e ambientali stabiliti nel Green Deal europeo. Per questo motivo la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente³ ha fatto del rendere più ecologico il trasporto merci una delle sue iniziative faro.

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente costituisce la nostra tabella di marcia per rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e introdurre i giusti incentivi per guidare la transizione. Il piano d'azione per l'inquinamento zero⁴ ha inoltre sottolineato la necessità di investire in trasporti e mobilità più sostenibili per realizzare l'obiettivo "inquinamento zero". La Commissione ha già presentato diverse iniziative a sostegno dell'ecologizzazione del trasporto merci, adoperandosi per rendere ciascun modo di trasporto più sostenibile in termini di efficienza e di emissioni dei veicoli, mediante l'uso combustibili sostenibili e mettendo a disposizione le infrastrutture di ricarica e di rifornimento necessarie per decarbonizzare i trasporti in tutti i modi di trasporto (pacchetto "Pronti per il 55 %"). La Commissione si è inoltre adoperata per garantire che l'infrastruttura TEN-T sia adatta ai nostri obiettivi ambientali (pacchetto "Mobilità efficiente e verde").

Tuttavia, è possibile e necessario fare di più, e questo è il fulcro delle iniziative del pacchetto della Commissione per rendere più ecologico il trasporto merci. Ostacoli normativi superflui continuano a compromettere l'efficienza del trasporto merci europeo, limitando le possibilità di riduzione delle emissioni. Il miglioramento dell'efficienza operativa, tanto all'interno dei diversi modi di trasporto quanto a livello di sistema, è pertanto uno dei metodi efficaci sotto il profilo dei costi per rendere più ecologico il trasporto merci. L'ambizione di passare a forme di trasporto più sostenibili ed efficienti sotto il profilo energetico, quali le ferrovie e le vie navigabili interne, aumentandone l'attrattiva, è fondamentale per garantire un trasporto merci più adeguato alle esigenze future. Nel rispetto delle giuste condizioni, la digitalizzazione può creare soluzioni vantaggiose per tutti, migliorando le prestazioni e le condizioni di lavoro e riducendo nel contempo le ripercussioni negative sull'ambiente⁵.

¹ Stima basata sul modello PRIMES, sviluppato e gestito da E3Modelling.

² Stima basata sul modello PRIMES, sviluppato e gestito da E3Modelling.

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro ([COM\(2020\) 789 final](#)).

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" ([COM\(2021\) 400 final](#)).

⁵ Ad esempio, la coalizione digitale e verde europea ha sviluppato una metodologia volta a valutare l'impatto ambientale netto delle soluzioni digitali nei trasporti (<https://www.greenigitalcoalition.eu/>).

La guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina ha ulteriormente accentuato l'urgenza della decarbonizzazione del trasporto merci europeo, che dipende ancora in larga misura dai combustibili fossili. Il miglioramento della sua efficienza operativa contribuirà a rendere il settore dei trasporti più resiliente in termini di risorse e, di conseguenza, farà altrettanto per il nostro mercato unico. La Commissione continuerà a concentrarsi sulla riduzione della dipendenza del trasporto merci dai combustibili fossili, ad esempio passando a veicoli, navi e aerei a emissioni zero e a basse emissioni, promuovendo nel contempo l'eliminazione delle strozzature nei vari modi di trasporto e incoraggiando un maggiore ricorso a soluzioni più efficienti sotto il profilo energetico. Le recenti crisi hanno dimostrato che gli operatori della logistica sono in grado di adattarsi in modo relativamente rapido a circostanze impreviste. Tuttavia, è altresì evidente che la flessibilità dipende da numerosi fattori, tra cui figurano l'interconnettività tra modi di trasporto, la capacità infrastrutturale esistente e il coordinamento attraverso catene logistiche per ottimizzare i flussi di trasporto, oltre a dipendere da una forza lavoro adeguatamente qualificata. L'intermodalità e la multimodalità flessibili sono essenziali ai fini della realizzazione di un sistema di trasporto resiliente in grado di rispondere meglio alle crisi future.

Il pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci e altre iniziative future che la Commissione intende presentare mirano a migliorare le prestazioni del trasporto merci introducendo misure volte ad aumentarne l'efficienza e la sostenibilità complessiva. Rafforzeranno l'attrattiva e la competitività di opzioni di trasporto merci più ecologiche, promuovendo nel contempo scelte di trasporto più sostenibili.

Più precisamente, oltre alla presente comunicazione, il pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci è costituito da tre proposte legislative adottate dalla Commissione l'11 luglio 2023:

- la revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni (direttiva 96/53/CE);
- un progetto di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico;
- un progetto di regolamento relativo a un quadro armonizzato per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci (CountEmissionsEU);

e

- la revisione della direttiva sui trasporti combinati (direttiva 92/106/CEE), la cui adozione è prevista nel corso di questo mese.

La presente comunicazione spiega in che modo tali misure si inseriscono nel quadro politico esistente e si integrano con altre proposte future menzionate di seguito, quali la revisione della direttiva sui servizi d'informazione fluviale o la revisione della direttiva sui macchinisti. Tutte queste misure sono orientate alla realizzazione delle infrastrutture e dei veicoli necessari, nonché delle norme, del sostegno finanziario e degli incentivi, sottolineando nel contempo il ruolo cruciale dei lavoratori del settore dei trasporti nel contesto di questa transizione storica.

2. Tendenze generali del trasporto merci europeo

Nel 2021 l'attività di trasporto merci nell'UE ha rappresentato oltre 3 400 miliardi di tonnellate-km (tkm)⁶. Tra il 2010 e il 2021 il trasporto stradale e marittimo è cresciuto rispettivamente del 19,5 % e dell'11,8 %, mentre la crescita complessiva dell'attività di trasporto merci è stata pari al 13 %. Nel medesimo periodo, le ferrovie e le vie navigabili interne hanno registrato, rispettivamente, un aumento del 9,2 % e un calo del 12,4 % in tkm⁷.

La ripartizione modale del trasporto merci è cambiata soltanto moderatamente nel corso dell'ultimo decennio⁸. Uno dei motivi alla base della composizione modale odierna è il cambiamento economico strutturale nel nostro mercato unico, in tale contesto figurano la diminuzione della rilevanza dell'industria pesante nell'UE, l'aumento del commercio elettronico e la crescente dipendenza dei soggetti industriali da consegne "just in time" che richiedono soluzioni rapide, dirette e affidabili. Garantire collegamenti senza soluzione di continuità tra i diversi modi di trasporto è pertanto più importante che mai, per cui la crescita prevista del trasporto merci è realizzata il più possibile attraverso opzioni sostenibili, riducendo in tal modo anche la congestione sulle nostre strade e generando risparmi per la società in relazione ai costi corrispondenti⁹.

Inoltre il completamento dello spazio ferroviario europeo unico richiede tempo e, sebbene siano stati compiuti notevoli progressi, in particolare per aprire i mercati del trasporto ferroviario di merci alla concorrenza, le questioni relative all'interoperabilità frenano ancora una crescita significativa. Per quanto riguarda le operazioni, è necessaria una maggiore flessibilità nella pianificazione e nell'assegnazione della capacità ferroviaria per poter rispondere alle esigenze specifiche del trasporto merci. Inoltre la disponibilità e la qualità delle infrastrutture non corrispondono ancora a ciò che sarebbe necessario per il corretto funzionamento del mercato unico; l'attuazione divergente delle norme infrastrutturali sta impedendo l'impiego di treni merci di capacità più elevata e permangono alcune lacune significative, quali i collegamenti transfrontalieri mancanti e la mancanza di terminali di trasbordo. Colmare tali lacune renderebbe inoltre il settore ferroviario più resiliente in caso di crisi¹⁰.

Il settore europeo del trasporto merci ha già dovuto aumentare la propria resilienza negli ultimi anni. Messe in atto solo pochi giorni dopo l'inizio della pandemia di COVID-19 in Europa, le corsie verdi hanno garantito servizi di trasporto ininterrotti e perturbazioni limitate delle catene di approvvigionamento a livello di UE¹¹. In tal modo hanno ridotto le ripercussioni delle restrizioni legate alla COVID-19 e sostenuto la ripresa economica, proteggendo nel contempo la salute e la sicurezza dei lavoratori del settore dei trasporti. Gli aeroporti dell'UE sono serviti anche da poli per la distribuzione di vaccini contro la COVID-

⁶ Questo dato comprende il trasporto aereo e marittimo all'interno dell'UE, ma non le attività di trasporto tra l'UE e il resto del mondo.

⁷ Nel 2021 il trasporto aereo di merci ha rappresentato 2,4 miliardi di tkm, facendo registrare una crescita del 29 % circa rispetto al 2010.

⁸ Il trasporto marittimo predomina in larga misura nel trasporto di merci extra-UE. Il trasporto su strada rappresenta la metà della ripartizione modale per il trasporto merci all'interno dell'UE, mentre la quota modale del trasporto ferroviario di merci è diminuita marginalmente, passando dal 12,4 % nel 2010 all'11,9 % nel 2021. Anche la quota (esigua) della navigazione interna è scesa dal 5,1 % al 4 %.

⁹ Ad esempio, i costi della congestione per il trasporto su strada sono stimati a 230 miliardi di EUR l'anno, pari all'1,8 % del prodotto interno lordo (PIL) dell'UE - Fonte: SWD(2020) 331 final.

¹⁰ Ciò garantirebbe ad esempio la possibilità di istituire più facilmente servizi ferroviari alternativi in caso di perturbazioni analoghe all'incidente di Rastatt dell'estate del 2017. Il 12 agosto 2017 il crollo della galleria di Rastatt in Germania ha perturbato il traffico merci internazionale su rotaia, comportando la chiusura della linea fino al mese di ottobre del medesimo anno. Uno studio condotto da associazioni di portatori di interessi ha stimato che le perdite ammontano a circa 2 miliardi di EUR.

¹¹ Comunicazione della Commissione sull'attuazione delle corsie verdi ("green lanes") previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali ([C\(2020\) 1897 final](#)).

19 in tutta l'Unione e oltre i suoi confini¹². Anche i cambiamenti climatici e gli eventi meteorologici estremi, quali siccità, ondate di calore e alluvioni, hanno esercitato una notevole pressione sul funzionamento di varie forme di trasporto merci.

La guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina ha ulteriormente messo a dura prova la resilienza del trasporto merci europeo. Al tempo stesso, il settore ha risposto con fermezza e successo alla richiesta di aiuto dell'Ucraina dopo che la Russia ha bloccato i suoi porti del Mar Nero. Grazie agli sforzi congiunti degli Stati membri dell'UE, dell'Ucraina, della Moldova, dei partner internazionali e della Commissione, i corridoi di solidarietà¹³ sono diventati un'ancora di salvezza per l'economia ucraina e la sicurezza alimentare globale nonché la spina dorsale della nuova connettività con l'UE. Tale connettività è destinata a permanere.

Guardando al futuro¹⁴, secondo le previsioni, l'attività di trasporto merci dovrebbe crescere di circa il 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050 rispetto al 2015¹⁵. Tale crescita prevista rappresenta una sfida significativa dal punto di vista ambientale in ragione delle emissioni di gas a effetto serra, degli inquinanti atmosferici e del rumore, fatto salvo il caso in cui il trasporto merci sia reso maggiormente sostenibile.

3. Misure recenti volte a rendere il trasporto merci più sostenibile

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del 2020 costituisce una tabella di marcia ambiziosa per porre i trasporti europei decisamente sulla strada giusta per il futuro. Tale strategia fissa una serie di tappe fondamentali sul percorso verso una mobilità sostenibile, anche per il trasporto merci, quali un aumento del trasporto ferroviario di merci del 50 % entro il 2030, un raddoppiamento del traffico merci su rotaia entro il 2050 e un aumento del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050¹⁶.

Dall'avvio della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente nel dicembre 2020, la Commissione ha già conseguito i suoi risultati. Il pacchetto "**Pronti per il 55 %**" del 2021 ha messo in atto politiche che renderanno i singoli modi di trasporto più sostenibili. È stato raggiunto un accordo tra i colegislatori per promuovere la diffusione di carburanti sostenibili nel settore dell'aviazione (ReFuelEU Aviation)¹⁷ e nel trasporto marittimo (FuelEU Maritime)¹⁸. L'accordo relativo al regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi¹⁹ fissa un numero minimo di stazioni di ricarica e di rifornimento di idrogeno lungo la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e nei suoi nodi urbani. Le aree di parcheggio sicure e protette, adatte anche ai tempi di ricarica, sono fondamentali a tale riguardo e la Commissione ribadisce che è necessario essere ambiziosi nello sviluppare tali aree di

¹² L'aeroporto di Bruxelles ha svolto la funzione di polo per la distribuzione delle vaccinazioni Pfizer in Europa e nel mondo.

¹³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione per l'istituzione di corridoi di solidarietà UE-Ucraina per agevolare le esportazioni agricole dell'Ucraina e gli scambi bilaterali con l'UE ([COM\(2022\) 217 final](#)).

¹⁴ In base agli sviluppi delle tendenze e delle politiche attuali (ossia lo scenario di base).

¹⁵ Stima basata sul modello PRIMES, sviluppato e gestito da E3Modelling.

¹⁶ Rispetto al 2015.

¹⁷ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile ([COM\(2021\) 561 final](#)).

¹⁸ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE ([COM\(2021\) 562 final](#)).

¹⁹ 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 ([COM\(2021\) 559 final](#)).

parcheeggio sicure e protette lungo la rete TEN-T. L'accordo sulla **direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili**²⁰ introduce inoltre obiettivi più ambiziosi per il settore dei trasporti²¹.

Inoltre, le norme proposte in materia di CO₂ per i veicoli pesanti²² e le proposte **nuove norme sulle emissioni Euro 7**²³ garantiranno una riduzione significativa delle emissioni di CO₂ e di altri inquinanti generati dai veicoli nuovi venduti utilizzati per il trasporto merci. Le nuove norme sulle emissioni Euro 7 affronteranno inoltre la questione delle emissioni inquinanti generate da freni e pneumatici, contribuendo ulteriormente al rispetto delle nuove norme più rigorose in materia di qualità dell'aria proposte dalla Commissione, in particolare nelle città.

La necessità di realizzare infrastrutture di trasporto moderne e sistemi di gestione del traffico pertinenti è stata affrontata nella proposta di revisione del **regolamento TEN-T**²⁴. La Commissione ha ad esempio proposto di migliorare le norme in materia di qualità della rete, anche mediante l'inclusione di una nuova norma in materia di infrastrutture per la sagoma limite ferroviaria (P400) e mediante obiettivi operativi per il trasporto ferroviario di merci. La realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sarà accelerata e dovrebbe essere completata entro il 2040, in modo da consentire ai treni merci di attraversare facilmente le frontiere. I corridoi della rete centrale TEN-T e i corridoi ferroviari merci verrebbero fusi in nove "corridoi di trasporto europei", in modo che la pianificazione dell'infrastruttura risponda alle esigenze operative quotidiane del trasporto ferroviario di merci. Per quanto riguarda il trasporto per vie navigabili interne, la revisione della rete TEN-T introduce il concetto di "stato di buona navigazione", affinché gli Stati membri garantiscano norme minime per le vie navigabili europee basate su livelli d'acqua di riferimento per un numero definito di giorni l'anno, evitando o attenuando gli impatti ambientali e tenendo conto degli obiettivi del conseguimento di un buono stato delle acque ai sensi del diritto dell'UE²⁵. La revisione della rete TEN-T richiede inoltre un maggior numero di terminali di trasbordo e prevede obiettivi volti a garantire una capacità sufficiente presso i terminali, affinché tutti i modi di trasporto possano collaborare in modo più efficace.

Lo sviluppo della rete TEN-T è stato sostenuto dal meccanismo per collegare l'Europa (MCE), dalla politica di coesione e dal 2021 anche dal dispositivo per la ripresa e la resilienza. Nel periodo 2014-2020, il settore Trasporti dell'MCE ha contribuito con 23 miliardi di EUR di sovvenzioni dell'UE a sostenere progetti di infrastrutture di trasporto. Nel periodo 2021-2027, il settore Trasporti dell'MCE ha già stanziato 13,1 miliardi di EUR del

²⁰ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva n. 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio ([COM\(2021\) 557 final](#)).

²¹ L'accordo offre agli Stati membri la possibilità di scegliere tra un obiettivo vincolante di riduzione del 14,5 % dell'intensità dei gas a effetto serra nei trasporti derivante dall'uso di energie rinnovabili entro il 2030 o una quota vincolante pari ad almeno il 29 % di energie rinnovabili nel consumo finale di energia nel settore dei trasporti entro il 2030.

²² Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 ([COM\(2023\) 88 final](#)).

²³ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009. ([COM/2022/586 final](#)).

²⁴ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 ([COM\(2021\) 812 final](#)).

²⁵ Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

bilancio totale disponibile pari a 25,6 miliardi di EUR. La grande maggioranza dei progetti sostenuti riguarda modi di trasporto sostenibili, quali le ferrovie, il trasporto marittimo e le vie navigabili interne, nonché l'infrastruttura per i combustibili alternativi e i sistemi di gestione intelligente del traffico. Complessivamente circa l'80 % dei finanziamenti del settore Trasporti dell'MCE contribuisce agli obiettivi climatici dell'UE in linea con il Green Deal. Nel periodo 2021-2027, la politica di coesione ha stanziato 25,1 miliardi di EUR per sostenere la rete TEN-T, di cui oltre due terzi a favore di modi di trasporto sostenibili.

Sono stati compiuti progressi anche per garantire che i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" siano attuati senza indugio in tutti i modi di trasporto. Ciò dovrebbe garantire parità di condizioni tra i modi di trasporto e costituire la giustificazione economica affinché gli operatori del settore del trasporto merci scelgano l'opzione di trasporto più sostenibile. A tale riguardo, la **direttiva Eurobollo**²⁶ riveduta, attualmente in vigore, consente norme più efficienti e più verdi in materia di tariffazione stradale. Nel contesto della proposta di revisione della **direttiva sulla tassazione dell'energia**²⁷, la Commissione ha inoltre proposto norme fiscali aggiornate per i carburanti per motori che tengano conto delle loro prestazioni ambientali. L'estensione del **sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS)** ai settori del trasporto marittimo e stradale garantirà inoltre che il costo delle emissioni di CO₂ si rispecchi nel costo finale di tali servizi, mentre le norme ETS aggiornate per il trasporto aereo accelereranno l'attuazione del principio "chi inquina paga" eliminando gradualmente le quote gratuite per il settore entro il 2026.

4. Ulteriori misure per rendere più ecologico il trasporto merci

Nonostante le azioni intraprese finora, il trasporto merci si trova ancora di fronte a ostacoli normativi non necessari e risente dei fallimenti del mercato. Ciò rallenta anche la decarbonizzazione e la riduzione dell'inquinamento nel settore del trasporto merci. Le misure proposte dalla Commissione per rendere più ecologico il trasporto merci affrontano tali inefficienze a livello tanto modale quanto di sistema. Grazie a una serie di importanti misure di sostegno sintetizzate di seguito, la qualità e la disponibilità di servizi di trasporto sostenibili miglioreranno, a vantaggio di tutti.

4.1 Migliorare l'efficienza operativa dei singoli modi di trasporto

Circa il 50 % dei volumi trasportati con il **trasporto ferroviario di merci** attraversa le frontiere (rispetto al 7 % del traffico passeggeri)²⁸, una circostanza questa che conferisce al settore una evidente dimensione europea. Tuttavia le attuali norme che disciplinano la gestione e l'assegnazione della capacità di rete non sono sufficientemente efficaci e sono particolarmente sfavorevoli per il traffico transfrontaliero e il traffico merci. In termini generali, il processo attualmente utilizzato è annuale, nazionale e manuale. Il ricorso a un esercizio di definizione annuale degli orari non risponde alle esigenze dei diversi clienti ferroviari: orari stabili, prenotazione anticipata di biglietti per i passeggeri e circolazione flessibile dei treni adattata alle catene di approvvigionamento "just in time" per gli spedizionieri di merci. L'orientamento nazionale e la mancanza di coordinamento

²⁶ 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 e direttiva (UE) 2022/362 che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture.

²⁷ Proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione) (COM(2021) 563 final).

²⁸ Nel 2019.

transfrontaliero spesso si traducono in treni transfrontalieri, molti dei quali destinati al trasporto merci, che perdono tempo alla frontiera, mentre lavori di manutenzione non coordinati sulle reti nazionali perturbano il traffico più del necessario. Infine il ricorso a strumenti digitali interoperabili per gestire la capacità e lo scambio tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie è ancora limitato.

Il regolamento sui corridoi ferroviari merci²⁹ era inteso a colmare alcune di queste carenze, ma dalla sua valutazione³⁰ è emerso che la capacità della rete non può essere gestita in modo efficiente distinguendo i corridoi dal resto della rete e considerando separatamente merci e passeggeri. Pertanto, la Commissione propone ora **misure destinate a migliorare la gestione e il coordinamento del traffico ferroviario internazionale**³¹, rivedendo l'intero quadro per la gestione della capacità e consolidandolo in un unico testo giuridico. Sulla base del progetto di riprogettazione degli orari guidato dall'industria, la proposta offrirà ai gestori dell'infrastruttura una maggiore flessibilità tanto per la pianificazione strategica a più lungo termine quanto per l'assegnazione di capacità a più breve termine. Il risultato sarà un utilizzo più efficiente della capacità ferroviaria per tutti i tipi di traffico. Sarà inoltre migliorato il coordinamento transfrontaliero, in quanto i gestori dell'infrastruttura saranno tenuti a stabilire principi e procedure comuni e a consultare tutti i portatori di interessi pertinenti attraverso processi strutturati. Saranno promossi un maggiore utilizzo e una maggiore interoperabilità degli strumenti digitali. Sulla rete ferroviaria possono coesistere diversi tipi di servizi ferroviari, ma ciò richiede una gestione e una cooperazione adeguate. La proposta della Commissione migliorerà in particolare il coordinamento transfrontaliero, facilitando in tal modo la creazione di nuovi servizi transfrontalieri, compresi i treni passeggeri notturni che collegano le capitali e le regioni d'Europa e i servizi di trasporto merci a lunga distanza.

Secondo le previsioni, questa proposta dovrebbe migliorare la puntualità dei treni e l'affidabilità dei servizi ferroviari e ridurre l'impatto negativo sul traffico ferroviario dei lavori sull'infrastruttura. Attirando maggiori volumi di merci verso il trasporto ferroviario, detta proposta apporterà altresì ripercussioni ambientali positive, migliorando l'efficienza energetica e riducendo le emissioni di gas a effetto serra e di sostanze inquinanti, gli incidenti stradali e la congestione sulle strade.

La revisione delle norme sulla **certificazione dei macchinisti** favorirà inoltre un migliore utilizzo della capacità da parte del trasporto ferroviario di merci. Armonizzando ulteriormente i requisiti di formazione e certificazione in tutta l'UE, detta revisione migliorerà la mobilità transfrontaliera dei macchinisti e incoraggerà l'adozione di tecnologie digitali. Le norme vigenti impongono spesso ai treni di cambiare macchinista alle frontiere nazionali; tali fermate aggiuntive alle frontiere incidono sull'efficienza, impedendo l'uso ottimale della capacità ferroviaria, aumentando la durata del viaggio e il costo delle ferrovie transfrontaliere, compromettendo nel contempo la resilienza alle perturbazioni all'interno del sistema.

La **diffusione di accoppiamenti automatici digitali (DAC)** costituirà un fattore di svolta per il trasporto ferroviario europeo di merci. Gli accoppiamenti automatici digitali offrono la possibilità di sostenere treni più veloci e più pesanti. Possono ridurre i tempi di rotazione

²⁹ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

³⁰ Valutazione del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo - Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea (europa.eu) (solo in EN).

³¹ COM(2023) 443 final.

presso i terminali e quindi liberare capacità infrastrutturali, garantendo nel contempo una localizzazione più accurata delle merci grazie alla sua dimensione digitale, che è essenziale per consentire una migliore pianificazione delle operazioni logistiche. Si prevede pertanto che gli accoppiamenti automatici digitali apportino benefici sostanziali per il settore nel suo complesso, in termini tanto di migliore capacità quanto di costi inferiori. È giunto il momento che il settore del trasporto ferroviario di merci e gli Stati membri, con il sostegno delle pertinenti istituzioni finanziarie dell'UE, trovino nuove risorse di finanziamento per rendere gli accoppiamenti automatici digitali una realtà europea. L'UE ha già mobilitato fondi per la ricerca e l'innovazione al fine di sostenere lo sviluppo degli accoppiamenti automatici digitali, in particolare attraverso il programma europeo per la consegna di tali accoppiamenti gestito dall'impresa comune "Ferrovie europee". Si potrebbero mobilitare le banche nazionali di promozione, le banche commerciali ed eventualmente gli investitori istituzionali (ad esempio fondi pensione, assicuratori) al fine di sostenere i fabbisogni di investimenti, mentre la Banca europea per gli investimenti ha fatto degli investimenti nel settore ferroviario una delle sue priorità, compresa la diffusione di nuove tecnologie. La Commissione, con l'aiuto dell'impresa comune "Ferrovie europee", sta elaborando una strategia globale in materia di migrazione per coordinare tale realizzazione.

Come per il trasporto ferroviario di merci, e come sottolineato dal piano d'azione NAIADES III³², anche la **navigazione interna** necessita di un considerevole potenziamento. La digitalizzazione è fondamentale per migliorare l'efficienza, l'affidabilità e la competitività della navigazione e della gestione del traffico, nonché per integrare meglio il settore in catene multimodali più ampie e ridurre le emissioni. Allo stesso tempo, l'ulteriore sviluppo della navigazione interna deve tenere conto delle pertinenti norme ambientali dell'UE che incidono sulle vie navigabili interne. Sebbene **la direttiva sui servizi d'informazione fluviale** (direttiva RIS) abbia aumentato l'efficienza operativa dei servizi di navigazione interna armonizzandoli a livello di UE, esiste ancora un certo margine di miglioramento. Il grado di armonizzazione conseguito varia a seconda delle tecnologie impiegate per i servizi d'informazione fluviale, l'aggiornamento e l'adozione di norme tecniche sono ancora troppo lenti e gli strumenti digitali potrebbero essere utilizzati in modo più efficace. L'imminente revisione della direttiva RIS intende affrontare tali carenze.

Allo stesso tempo, un **trasporto su strada** più efficiente rimarrà essenziale per i flussi di merci e in particolare per le consegne dell'ultimo miglio. È pertanto fondamentale ridurre le emissioni prodotte dai servizi di trasporto merci su strada, in quanto i veicoli pesanti continuano ad essere responsabili di circa il 28 % delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto su strada³³ e costituiscono una fonte significativa di inquinamento atmosferico³⁴. La transizione alla diffusione di veicoli pesanti alimentati con combustibili alternativi, in particolare veicoli pesanti a emissioni zero, è in corso, ma richiederà tempo, anche nell'ambito dei livelli di prestazione proposti in materia di emissioni di CO₂ per gli autocarri. Occorre fare di più per generare risparmi energetici e incrementi di efficienza. Anche il mosaico di norme e regole nazionali divergenti, associato all'incertezza giuridica per quanto concerne le norme applicabili alle operazioni transfrontaliere di determinati tipi di veicoli,

³² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, NAIADES III: potenziare il trasporto europeo per vie navigabili interne adeguato alle esigenze future ([COM\(2021\) 324 final](#)) (solo in EN).

³³ Fonte: *EU Transport in Figures* (Il settore del trasporto dell'UE in cifre) — Statistical Pocketbook 2022

³⁴ I veicoli pesanti rappresentano inoltre il 34 % delle emissioni di ossido di azoto prodotte dal trasporto su strada nel 2020 e costituiscono una fonte di altri inquinanti atmosferici, quali il particolato, che destano particolare preoccupazione per le operazioni di trasporto all'interno e in prossimità dei centri urbani.

rallenta la transizione verso veicoli a emissioni zero. Tali circostanze scoraggiano il settore dall'utilizzare soluzioni che potrebbero ridurre l'impatto ambientale per tonnellata-km trasportata, quali il sistema modulare europeo, se le soluzioni sono concordate da Stati membri confinanti.

La revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni³⁵ contribuirà a rendere il trasporto su strada più efficiente e sostenibile in vari modi. Innanzitutto sosterrà, mediante incentivi, la transizione verso flotte di veicoli pesanti a emissioni zero, ad esempio consentendo una capacità di carico aggiuntiva per i veicoli pesanti dotati di gruppi propulsori a emissioni zero. Garantirà che gli investimenti in gruppi propulsori a emissioni zero non solo evitino una perdita di capacità di carico, ma possano anche portare a un aumento del carico utile, qualora le tecnologie a zero emissioni dovessero diventare più leggere o meno ingombranti. In secondo luogo, la direttiva riveduta affronterà altresì le inefficienze generate dalle norme vigenti. Armonizzando le norme sull'uso di veicoli commerciali più lunghi e/o più pesanti nelle operazioni transfrontaliere in cui tali veicoli sono autorizzati a circolare nei territori di Stati membri confinanti, eliminerà gli ostacoli amministrativi alle operazioni di trasporto transfrontaliero, migliorandone l'efficienza operativa e ambientale. In terzo luogo, rafforzerà l'applicazione delle norme e il monitoraggio, imponendo l'uso di meccanismi di pesatura integrati nelle infrastrutture stradali per rilevare automaticamente i veicoli sovraccarichi e promuovendo ulteriori lavori per i regimi di politiche di accesso intelligente. È importante garantire che l'autocarro giusto con il carico giusto operi sulla strada giusta e al momento giusto in quanto ciò contribuirebbe a garantire una riduzione dell'impatto sull'ambiente, sulle infrastrutture, sulla salute e sulla sicurezza umana nonché sulla società.

L'imminente **pacchetto sui controlli tecnici** intensificherà gli sforzi volti a ridurre le emissioni acustiche e di inquinanti atmosferici nel settore stradale, con misure che consentano migliori prove delle emissioni durante i controlli tecnici periodici e i controlli su strada, mentre l'**imminente revisione delle norme dell'UE in materia di veicoli fuori uso** e sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità³⁶ includerà per la prima volta autocarri e rimorchi.

4.2 *Migliorare l'efficienza operativa del trasporto merci a livello di sistema*

Un trasporto merci sostenibile deve essere multimodale: dovrebbe combinare i punti di forza dei singoli modi di trasporto, quali le prestazioni ambientali e i risparmi energetici per tkm del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, con la flessibilità e l'affidabilità del trasporto su strada. Conseguire tale obiettivo è reso complicato dalla scarsità di infrastrutture, in particolare di terminali multimodali appropriati. Ma il conseguimento della multimodalità mantiene la promessa di migliorare i servizi per i consumatori e le imprese, di incrementare le prestazioni ambientali e di ridurre i costi.

L'internalizzazione dei costi esterni farà sì che chi inquina e chi utilizza si assuma la responsabilità dei costi che genera e compia scelte migliori anche per la società. Fino a quando non sarà realizzata l'internalizzazione dei costi³⁷, il trasporto non stradale e

³⁵ COM(2023) 445 final.

³⁶ Direttiva 2000/53/CE e direttiva 2005/64/CE.

³⁷ La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ha annunciato che "[l]a Commissione adotterà pertanto una serie completa di misure per garantire una fissazione dei prezzi equa ed efficiente in tutti i modi di trasporto. Lo scambio di quote di emissione, gli oneri per le infrastrutture, le imposte su energia e autoveicoli devono confluire in una politica reciprocamente compatibile, complementare e coerente".

intermodale, che coinvolga le ferrovie, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio, in combinazione con tratte stradali limitate, necessita di sostegno per garantire che tali soluzioni di trasporto siano competitive sotto il profilo dei prezzi rispetto alle operazioni su strada. **La revisione della direttiva sui trasporti combinati** mirerebbe a rendere il trasporto intermodale più competitivo. La Commissione valuterà la possibilità di includere una serie di misure normative, operative ed economiche, quali ad esempio garantire che le tratte stradali delle operazioni intermodali internazionali ricevano il medesimo trattamento delle operazioni internazionali su strada quando utilizzano trasportatori non residenti. La promozione del trasporto intermodale può aumentare l'efficienza operativa ed energetica del sistema di trasporto di merci, fornendo nel contempo servizi "da porta a porta" di qualità analoga a quella del trasporto effettuato esclusivamente su strada. Si propone una revisione completa dei principi, nel contesto della quale le operazioni intermodali che saranno soggette all'applicazione della direttiva sui trasporti combinati riveduta sarebbero definite in termini di risparmi sui costi esterni, facilitando in tal modo le operazioni che contribuiscono maggiormente alla sostenibilità del trasporto merci. Anche il sostegno degli Stati membri al trasporto intermodale contemplato dalla direttiva sui trasporti combinati dovrà rispettare le **norme in materia di aiuti di Stato**.

La revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni fornisce ulteriori incentivi al trasporto intermodale, consentendo una capacità di carico supplementare per i veicoli pesanti coinvolti in operazioni intermodali e per il trasporto intermodale non containerizzato. Anche la revisione delle **specifiche tecniche di interoperabilità ferroviaria**, la cui adozione è prevista per questa estate, sosterrà le operazioni intermodali migliorando l'interoperabilità tra il trasporto ferroviario e su strada. Il lavoro svolto dall'**Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA)** volto ad eliminare le norme nazionali obsolete resterà fondamentale per il completamento di uno spazio ferroviario europeo unico.

Fornire alle imprese e ai consumatori informazioni affidabili e comparabili sull'impronta di carbonio dei servizi di trasporto merci può contribuire notevolmente a incoraggiarli a optare per soluzioni di trasporto più ecologiche, senza implicazioni per le finanze pubbliche. Al tempo stesso, una maggiore trasparenza sulle prestazioni ambientali dei servizi di trasporto può costituire uno strumento molto potente non soltanto per stimolare un cambiamento comportamentale nel mercato, ma anche per sostenere le decisioni di investimento degli organizzatori e degli operatori dei servizi di trasporto al fine di ridurre le emissioni e i costi.

L'iniziativa **CountEmissionsEU**³⁸ stabilisce un quadro comune per calcolare le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, da porta a porta e dal pozzo alla ruota, sulla base di una norma accettata a livello internazionale³⁹. Dati affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra consentiranno agli operatori dei trasporti di confrontare efficacemente i loro servizi e ai consumatori, siano essi imprese o privati, di compiere scelte informate in merito alle opzioni di trasporto o di consegna a minore intensità di carbonio. Le imprese che calcolano tali emissioni saranno tenute a utilizzare e a basarsi sul quadro comune quando scelgono di pubblicarle o di condividerle con partner commerciali o singoli utenti dei trasporti.

Come sottolineato nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, la mobilità futura dovrebbe offrire opzioni prive di supporti cartacei in tutti i modi di trasporto, sia per i

³⁸ COM(2023) 441 final.

³⁹ ISO 14083:2023, Quantificazione e rendicontazione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle operazioni della catena di trasporto; <https://www.iso.org/standard/78864.html>.

professionisti che per i singoli conducenti. La digitalizzazione può altresì contribuire a ridurre gli oneri amministrativi e portare alla creazione di nuovi modelli di attività economiche. La condivisione di dati e informazioni pertinenti può migliorare significativamente l'efficienza operativa delle catene logistiche multimodali consentendo agli utenti di tracciare, rintracciare e pianificare le loro spedizioni. Anche la disponibilità di certificati e informazioni elettronici sul trasporto merci faciliterebbe l'applicazione digitale. L'attuazione del **regolamento relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci** creerà una rete a livello di UE di piattaforme digitali certificate per lo scambio dalle imprese alle amministrazioni (B2A) di informazioni relative alle merci. In futuro tale rete potrebbe essere utilizzata anche per altri scambi B2A (ad esempio informazioni relative a conducenti, operatori e veicoli), nonché per sostenere la comunicazione tra imprese (B2B). Il regolamento sul **sistema di interfaccia unica marittima europea** svolgerà un ruolo importante nel migliorare l'efficienza del trasporto marittimo a corto raggio, che soffre di obblighi di dichiarazione gravosi e incoerenti tra gli scali in porto. Entrambi i regolamenti sono attualmente in fase di attuazione e si prevede diventino applicabili nel 2025.

Sono già stati compiuti buoni progressi nell'ambito del **forum per la logistica e il trasporto digitale**, che sta lavorando a un concetto e a strumenti per un più ampio quadro per lo scambio di dati multimodali. L'imminente **comunicazione sullo spazio europeo dei dati sulla mobilità** illustrerà i piani della Commissione a questo proposito.

5. Investire nella trasformazione verde del trasporto merci

La transizione è già in corso nel settore e la Commissione riconosce pienamente che si tratta di una transizione importante, così come è rilevante il fabbisogno di investimenti. Il fabbisogno supplementare di investimenti pubblici e privati necessari per preparare i trasporti a un futuro sostenibile è stimato a 205 miliardi di EUR l'anno tra il 2021 e il 2030 rispetto al decennio precedente⁴⁰. La sfida consiste pertanto nel combinare in modo affidabile gli investimenti pubblici e privati, in particolare utilizzando strumenti finanziari (comprese le condizioni per i prestiti e la combinazione di sovvenzioni e prestiti) per garantire la rapida realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e dell'infrastruttura per altri combustibili alternativi, nonché il rinnovo del parco veicoli, in particolare colmando più rapidamente il divario tra i prezzi di acquisto di veicoli, aeromobili e navi alimentati a combustibili fossili e quelli a zero emissioni, riducendo il costo totale di proprietà di questi ultimi. È necessario intensificare la cooperazione e il seguito dato a livello di UE. Nell'ambito del forum per i trasporti sostenibili, la Commissione riunirà gli operatori pertinenti del mercato dei trasporti e dell'energia per affrontare in modo globale la sfida complessiva degli investimenti a favore del trasporto merci sostenibile.

L'elettrificazione del trasporto merci richiede ad esempio un'integrazione settoriale coordinata⁴¹. Il **regolamento TEN-E**⁴² sottolinea l'importanza di reti elettriche intelligenti

⁴⁰ Figurano in questo contesto investimenti in veicoli/navi/aeromobili e infrastrutture di ricarica e rifornimento. Sono invece esclusi gli investimenti in infrastrutture quali strade o ferrovie. I dati sono riportati a prezzi del 2022, utilizzando un deflatore pari a 1,1588. Fonte: SWD(2023) 68 final.

⁴¹ Tale rilevanza si riflette nella legislazione dell'UE in materia di energia, nel contesto della quale la direttiva (UE) 2019/944 sull'energia elettrica impone ai gestori dei sistemi di distribuzione di energia elettrica di elaborare piani di sviluppo delle reti e specifica gli investimenti programmati, in particolare le principali infrastrutture di distribuzione necessarie per collegare nuova capacità di generazione e nuovi carichi. Sebbene tali piani relativi alle reti possano comprendere punti di ricarica per veicoli elettrici, i lunghi tempi di risposta da parte dei gestori di rete alle richieste di connessioni alla rete per i punti di ricarica rischiano di ritardare la necessaria realizzazione di punti di ricarica di potenza elevata, in particolare per i veicoli pesanti. La Commissione vigilerà inoltre sulla necessità di un rilascio più rapido delle autorizzazioni, ad esempio per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica e le connessioni alla rete energetica, garantendo nel contempo la necessaria protezione dell'ambiente e la partecipazione del pubblico, come stabilito nel pertinente diritto dell'UE.

transfrontaliere, prestando particolare attenzione al ruolo che esse possono svolgere nel consentire l'integrazione di entrambi i settori, ad esempio attraverso reti transfrontaliere di ricarica ad alta capacità lungo le autostrade. La promozione di tali sinergie tra i settori dei trasporti e dell'energia elettrica, nonché la promozione di un sistema più sostenibile ed elettrificato, richiede un ammodernamento sostanziale delle reti elettriche dell'UE. Già entro il 2030 saranno necessari 584 miliardi di EUR di investimenti per coprire il fabbisogno delle reti elettriche dell'UE.

Per quanto riguarda gli investimenti pubblici, la Commissione continuerà a mobilitare i **programmi dell'UE** (meccanismo per collegare l'Europa, InvestEU, Orizzonte Europa, nonché i fondi regionali e di coesione) per fornire sostegno all'ecologizzazione del trasporto merci. Tali programmi affronteranno i problemi relativi alle strozzature infrastrutturali e sosterranno la digitalizzazione e l'innovazione. Ad esempio, la costituzione dell'**impresa comune "Ferrovie europee"** nell'ambito di Orizzonte Europa dimostra l'impegno dell'UE a favore della ricerca e dell'innovazione nel settore ferroviario. Sulla base del lavoro svolto dall'impresa comune "Shift2Rail", il nuovo partenariato ha fatto della "trasformazione del trasporto ferroviario europeo di merci" uno dei suoi progetti faro, prestando particolare attenzione alla realizzazione di soluzioni innovative nel mercato del trasporto ferroviario di merci, si pensi agli accoppiamenti automatici digitali, ma anche ai sistemi di automazione e segnalamento. Il lavoro degli altri partenariati europei istituiti nell'ambito di Orizzonte Europa contribuirà ulteriormente alla decarbonizzazione dei trasporti attraverso attività di ricerca e innovazione⁴³. Il **dispositivo per la ripresa e la resilienza** offre inoltre l'opportunità di promuovere la tanto necessaria capacità aggiuntiva dei terminali, nonché la modernizzazione del trasporto ferroviario di merci e del trasporto per vie navigabili interne. Su questa base, **REPowerEU** ha inoltre posto il sostegno ai trasporti a zero emissioni e alle relative infrastrutture come uno dei suoi obiettivi principali, consentendo agli Stati membri di integrare questa dimensione nei loro piani per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili.

Gli Stati membri continueranno a spendere i **proventi dell'EU ETS** a favore di progetti in materia di clima ed energia, anche per il trasporto ferroviario di merci. Il fondo per l'innovazione, anch'esso finanziato dai proventi dell'ETS, sarà ampliato e continuerà a sostenere la decarbonizzazione del settore dei trasporti. L'ambito di applicazione degli investimenti prioritari del fondo per la modernizzazione è stato esteso alle infrastrutture per la mobilità a emissioni zero.

Tuttavia, tenuto conto dell'attuale pressione sui bilanci nazionali e dell'UE e degli ingenti investimenti richiesti dalla transizione verde e digitale, il sostegno pubblico da solo non sarà sufficiente. La Commissione continuerà a cooperare con la Banca europea per gli investimenti e le banche di promozione nazionali per contribuire a orientare di conseguenza i loro prestiti. Inoltre la Commissione continuerà a lavorare alla definizione di un quadro adeguato per dare i giusti segnali agli investimenti privati. La Commissione ritiene che stiano emergendo modelli di attività economiche promettenti, tramite i quali gli investitori finanziari combinano il sostegno pubblico, quali sovvenzioni o prestiti pubblici a basso interesse, con investimenti privati al fine di sostenere gli operatori del settore dei trasporti tanto nella realizzazione delle infrastrutture di ricarica presso i loro depositi quanto nell'uso di strumenti

⁴² Regolamento (UE) 2022/869 sulle infrastrutture energetiche transeuropee.

⁴³ Il partenariato "2Zero", basato sul precedente partenariato "EGVIA", sta promuovendo lo sviluppo tecnologico nel trasporto su strada per accelerare la transizione verso una mobilità a zero emissioni allo scarico; l'impresa comune "Idrogeno pulito" si concentra in particolare sui veicoli pesanti a pile a combustibile, mentre la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (CCAM) sostiene l'innovazione nel trasporto merci automatizzato.

dedicati per ridurre il costo totale di proprietà per l'utilizzo di autocarri a emissioni zero, affrontando in tal modo due ostacoli fondamentali alla transizione. La Commissione promuoverà tali strumenti finanziari, anche con istituzioni quali la Banca europea per gli investimenti e le banche di promozione nazionali negli Stati membri.

Parallelamente la Commissione continuerà a lavorare al giusto quadro con i giusti segnali per gli investimenti privati. Ad esempio, la **tassonomia dell'UE** mira a contribuire a convogliare il capitale affinché sostenga attività economiche sostenibili, chiarendo quali attività si qualificano come verdi⁴⁴. Se gli ultimi aggiornamenti del **quadro della tassonomia**⁴⁵ saranno adottati come previsto, saranno stabiliti criteri di vaglio tecnico per un'ampia serie di modi di trasporto sostenibili, in particolare in termini di trasporto merci e infrastrutture. In tale scenario, la **norma per le obbligazioni verdi europee**⁴⁶, basata sulla tassonomia dell'UE, contribuirà ulteriormente a mobilitare ulteriori investimenti privati per rendere più ecologico il trasporto merci.

6. Lavoratori essenziali per un trasporto merci più ecologico

La carenza di lavoratori nel settore dei trasporti minaccia i servizi di trasporto merci europei e il loro futuro⁴⁷. Tutti i modi di trasporto stanno già registrando una carenza di personale, che si aggraverà ulteriormente con il pensionamento del personale dei trasporti che invecchia e l'aumento della domanda di servizi di trasporto merci. Tali carenze sono spesso il risultato di vari fattori, tra cui le difficili condizioni di lavoro, quali orari di lavoro lunghi, periodi trascorsi fuori casa e la mancanza di crescita professionale, nonché le sfide demografiche. Per risolvere tali carenze è necessario attrarre un maggior numero di lavoratori nel settore e consentire all'attuale forza lavoro di essere in grado di sfruttare le opportunità esistenti, quali quelle relative alle transizioni verde e digitale.

La Commissione si è adoperata per migliorare le condizioni di lavoro e aumentare l'attrattiva del settore dei trasporti per i suoi lavoratori attraverso il suo forte impegno a favore del **dialogo sociale**⁴⁸ e di altre iniziative, quali la piattaforma **Women in Transport – Platform for Change**⁴⁹ e la **rete degli ambasciatori della diversità nei trasporti**⁵⁰. Più di recente, l'**Anno europeo delle ferrovie 2021** ha rappresentato un'opportunità eccezionale per promuovere il trasporto ferroviario come datore di lavoro attraente, e il settore ha sfruttato bene questa opportunità, ad esempio con l'accordo *Women in Rail* tra le parti sociali del

⁴⁴ Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, disponibile all'indirizzo: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32020R0852>.

⁴⁵ https://finance.ec.europa.eu/publications/sustainable-finance-package-2023_it.

⁴⁶ https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard_it.

⁴⁷ Secondo la più recente relazione del 2022 sulle carenze di manodopera dell'Autorità europea del lavoro, i conducenti di autocarri figurano tra le occupazioni in cui si registrano carenze diffuse di manodopera nel 2022, in linea con tendenze analoghe registrate negli anni precedenti. Analogamente, la prossima relazione dell'ESDE 2023 include il trasporto terrestre e il trasporto mediante condotte tra i sottosettori nei quali gli Stati membri registrano persistenti carenze di manodopera.

⁴⁸ La recente raccomandazione del Consiglio sul dialogo sociale, che porta il dialogo sociale nell'*acquis* dell'UE, rafforza il dialogo sociale settoriale, che è fondamentale per il settore, anche per quanto riguarda questioni quali le condizioni del settore, una migliore applicazione delle norme dell'UE in materia di periodi di riposo dei conducenti, la carenza di conducenti, l'immagine e l'assunzione.

⁴⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_it.

⁵⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport_it.

settore⁵¹. L'Anno europeo delle competenze 2023⁵² ha sfruttato ulteriormente tale slancio, concentrandosi sulle competenze necessarie per il settore dei trasporti del futuro.

La trasformazione digitale in corso offre opportunità, quali una maggiore efficienza, un migliore ambiente di lavoro e posti di lavoro di qualità che dovrebbero attrarre un maggior numero di lavoratori in questo settore. La Commissione continuerà inoltre a lavorare alla transizione giusta verso l'automazione e la digitalizzazione per la forza lavoro del settore dei trasporti⁵³.

La Commissione ha inoltre presentato iniziative legislative⁵⁴ volte a migliorare le condizioni di lavoro e la protezione sociale nel settore del trasporto merci su strada, garantendo nel contempo un equilibrio tra la libertà delle merci e la libertà degli operatori di fornire servizi transfrontalieri. La priorità è ora l'attuazione di tali disposizioni, al fine di garantire che i conducenti di autocarri possano esercitare appieno i loro nuovi diritti, mantenendo nel contempo parità di condizioni sul mercato. Inoltre, nella sua proposta di revisione del **regolamento TEN-T**, la Commissione ha sottolineato la necessità di garantire aree di parcheggio sicure e protette che sono fondamentali per la protezione della salute e della sicurezza di questi lavoratori, comprese le donne.

Oltre a rafforzare la mobilità transfrontaliera dei macchinisti, come indicato in precedenza, le nuove iniziative volte a rendere più ecologico il trasporto merci contribuiranno a migliorare ulteriormente le condizioni di lavoro nel settore. Ad esempio, la revisione della **direttiva sui pesi e sulle dimensioni** incentiverà probabilmente l'uso di cabine più aerodinamiche, il che migliorerà il comfort e la sicurezza dei conducenti. Inoltre l'aumento dell'uso di veicoli pesanti a emissioni zero ridurrà in modo significativo l'esposizione dei conducenti all'inquinamento acustico e atmosferico all'interno della cabina, migliorando in tal modo le condizioni di lavoro. L'imminente iniziativa sui **requisiti in materia di equipaggio per la navigazione interna** costituisce un ulteriore esempio concreto di un'iniziativa che inciderà positivamente sulla mobilità dei lavoratori e creerà parità di condizioni, contribuendo nel contempo a garantire che le navi automatizzate siano utilizzate in modo efficiente.

Attrarre i lavoratori verso il settore del trasporto merci rimarrà fondamentale per il suo futuro, e la Commissione ha già adottato diverse misure a tal fine, da ultimo attraverso **la revisione della direttiva sulle patenti di guida**, nel contesto della quale la Commissione ha proposto di consentire la guida accompagnata per i conducenti di autocarri a partire dai 17 anni di età, in modo che i giovani che ottengono il diploma di scuola superiore non debbano più aspettare fino a 18 anni prima di poter guidare tali veicoli. Questa proposta mira inoltre a semplificare il riconoscimento delle patenti di guida rilasciate in determinati paesi terzi e a istituire una rete della conoscenza per sostenere l'integrazione di conducenti professionisti di paesi terzi nel mercato unico.

⁵¹ Firmata dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e dalla Comunità dei gestori delle infrastrutture e delle ferrovie europee (CER).

⁵² https://year-of-skills.europa.eu/index_it.

⁵³ Nell'ambito dell'azione 69 della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, la Commissione ha annunciato l'intenzione di formulare raccomandazioni relative alla transizione verso l'automazione e la digitalizzazione e alle loro ripercussioni sulla forza lavoro nel settore dei trasporti.

⁵⁴ Tra queste figurano: la direttiva (UE) 2020/1057 che ha armonizzato le norme sul distacco di conducenti e il regolamento (UE) 2020/1054 che ha rafforzato, chiarito e garantito l'applicazione effettiva delle norme in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali.

Analogamente la Commissione avvierà altresì uno studio specifico per confrontare i requisiti per l'ottenimento di un certificato di abilitazione professionale (CAP) necessario per i conducenti di autocarri rilasciato in paesi terzi selezionati con i requisiti per tale certificato previsti nell'UE. Ciò contribuirà a individuare le lacune che i titolari di certificati di abilitazione professionale rilasciati in paesi terzi possono avere e ad adeguare i requisiti di formazione previsti dalla direttiva su tali certificati⁵⁵ affinché si concentrino su dette lacune.

Da ultimo, ma non meno importante, diverse iniziative sono già in atto a livello europeo per migliorare le competenze e riqualificare i lavoratori del settore dei trasporti affinché svolgano il loro lavoro in un settore più verde e più digitale, quale il progetto **STAFFER** nel settore ferroviario⁵⁶, il progetto "Skills Sea" nel trasporto marittimo⁵⁷ e il partenariato su vasta scala per le costruzioni navali e le tecnologie marittime sviluppato nel contesto del patto per le competenze⁵⁸.

7. Conclusioni

Celebrando i 30 anni del mercato unico celebriamo anche le imprese e i lavoratori del settore dei trasporti, che hanno garantito la libera circolazione delle merci nell'UE e nel resto del mondo e hanno reso il nostro mercato unico un vero e proprio successo.

Il settore europeo del trasporto merci si trova a un punto di svolta. Deve cogliere le opportunità offerte dalla transizione verde e digitale per diventare meno inquinante, più resiliente e continuare a prosperare nell'economia globalizzata di domani. Tutti i modi di trasporto devono fare la loro parte e lavorare in modo più efficiente, sia individualmente che congiuntamente.

Con i nostri sforzi per rendere più ecologico il trasporto merci, procediamo lungo il percorso delineato dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, verso il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo per i trasporti. Le iniziative descritte nella presente comunicazione si basano sulle varie iniziative già presentate nel corso del mandato della Commissione e le integrano. Dette iniziative sono tutte finalizzate alla decarbonizzazione e alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci, consentendo nel contempo la crescita del nostro mercato unico.

Limitare la libera circolazione delle merci, una libertà fondamentale all'interno dell'UE, non è un'opzione considerabile. Le iniziative volte a rendere più ecologico il trasporto merci e la crescita economica devono procedere di pari passo. Da ciò dipendono la competitività del nostro mercato unico e la spinta dell'UE verso un'autonomia strategica aperta.

⁵⁵ Direttiva (UE) 2022/2561.

⁵⁶ <https://www.railstaffer.eu/>.

⁵⁷ <https://www.skillsea.eu/>.

⁵⁸ https://pact-for-skills.ec.europa.eu/about/industrial-ecosystems-and-partnerships/mobility-transport_it.