

L'Europa al bivio

Trasporti sostenibili: una necessità



La presente pubblicazione è edita nelle lingue ufficiali dell'Unione europea: danese, finlandese, francese, greco, inglese, italiano, olandese, portoghese, spagnolo, svedese e tedesco.

Commissione europea
Direzione generale della Stampa e della comunicazione
Pubblicazioni
B-1049 Bruxelles/Brussel

Manoscritto terminato in giugno 2003
Illustrazione della copertina: Sami Sarkis/Getty Images

Una scheda bibliografica figura alla fine del volume.

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2003

ISBN 92-894-5928-X

© Comunità europee, 2003
Riproduzione autorizzata

Printed in Belgium

STAMPATO SU CARTA SBIANCATA SENZA CLORO

L'Europa al bivio

Trasporti sostenibili: una necessità



Indice

Trovare il giusto equilibrio	3
Mantenere la competitività dell'economia	5
La dimensione europea dei trasporti	6
Calcolare i costi	10
Una strategia per la sostenibilità	13
I trasporti al servizio degli utenti	19
Conclusioni: gestire il cambiamento	22
Per ulteriori informazioni	22

Trovare il giusto equilibrio

Per noi europei la mobilità è un dato di fatto. Grazie alle automobili, alla possibilità di viaggiare in treno e in aereo a prezzi ragionevoli e alla scomparsa dei controlli alle frontiere nazionali, possiamo spostarci liberamente, per viaggi lunghi o brevi. Con l'eliminazione dei confini interni dell'Unione europea e la creazione di un mercato unico, i prodotti che acquistiamo non hanno mai attraversato l'Europa così rapidamente e in così grande quantità e varietà.

Le frontiere non sono scomparse da sole, così come i mercati nazionali non si sono aperti improvvisamente e da soli alla concorrenza. Tutto questo è stato possibile grazie all'opera dell'Unione europea. Il mercato unico

si fonda su quattro libertà fondamentali: la libera circolazione di beni, servizi, persone e capitali.

Per rafforzare queste libertà, l'UE ha abolito i controlli alle frontiere interne su persone e merci. Inoltre ha aperto alla concorrenza i mercati nazionali del trasporto aereo e stradale e, in misura minore, anche quello ferroviario, che in passato avevano invece una struttura chiusa. Il numero di persone e merci trasportate, soprattutto su strada o per via aerea, è aumentato drasticamente.

*Andare al lavoro
con i mezzi pubblici
può essere divertente.*





© Colin Grant, Millipost 92 / Noni Pays Media

Il traffico ferroviario può aumentare?

Tuttavia, la mobilità ha un suo prezzo. L'ironia della sorte vuole che la crescente domanda di trasporti sia accompagnata da problemi che minacciano la nostra stessa mobilità. Ogni giorno 7 500 chilometri di autostrade europee sono paralizzati da ingorghi stradali. La congestione sulle strade e negli aeroporti fa aumentare del 6 % le spese di carburante dell'UE, causando anche un aumento dei livelli di inquinamento. In sostanza, gli attuali modelli di crescita dei trasporti non sono sostenibili.

Esiste però una via di uscita. Le autorità nazionali, regionali e locali possono adottare determinate misure per migliorare i servizi di trasporto pubblico o far pagare l'accesso alle aree congestionate applicando un pedaggio, come avviene già agli automobilisti che entrano in auto nel centro di città quali Londra e Genova.

Tuttavia, la sfida principale si presenta a livello UE: come riequilibrare le varie forme di trasporto e usare meglio le

reti di trasporto esistenti? Uno degli obiettivi della politica dei trasporti dell'UE è trasferire su rotaia una percentuale maggiore di trasporti stradali a lunga percorrenza e di trasporti aerei a corto raggio. Per tradurre in realtà questa politica è indispensabile migliorare le ferrovie europee.

Inoltre, il mosaico delle reti di trasporto regionali e nazionali in Europa deve essere trasformato in un'unica struttura correttamente integrata. Una terza priorità riguarda la promozione del trasporto combinato (strada-ferrovia, strada-mare, ferrovia-mare, aria-ferrovia) per passeggeri e merci. Un ulteriore obiettivo è la realizzazione di importanti progetti per le infrastrutture dei trasporti su scala europea, le cosiddette reti transeuropee di trasporto o TEN (*Trans European Networks*). Quando nel 2004 i nuovi Stati membri, che spesso hanno reti di trasporto meno sviluppate, aderiranno all'Unione europea, le TEN assumeranno un'importanza ancora maggiore.

Mantenere la competitività dell'economia

Per andare ogni giorno al lavoro, viaggiare per affari e turismo e consegnare i prodotti che in larga misura determinano il nostro stile di vita abbiamo bisogno di trasporti sicuri, affidabili, comodi e rapidi. È essenziale disporre di sistemi di trasporto efficienti per assicurare la competitività dell'economia europea e il buon funzionamento del mercato unico.

I trasporti sono in ogni caso anche un settore economico vero e proprio che genera circa il 10 % della nostra ricchezza in termini di prodotto interno lordo (PIL). È un'industria che produce circa un trilione di euro all'anno e dà lavoro a oltre dieci milioni di persone.

La crescita dei trasporti va di pari passo con la crescita dell'economia e del nostro benessere. Il telelavoro da casa riduce gli spostamenti verso i luoghi di lavoro, ma questa diminuzione è compensata dalla crescita dei viaggi per svago e turismo. I moderni metodi di produzione basati sulla consegna «just in time» di parti e componenti richiedono viaggi più frequenti rispetto al passato.

Le politiche dell'Unione europea hanno a loro volta stimolato la crescita dei trasporti. Oltre a eliminare le frontiere fisiche, l'UE ha introdotto una serie di politiche che sostengono il mercato unico e promuovono gli scambi commerciali, tra cui la politica in materia di concorrenza, grazie alla quale una quantità maggiore di merci è prodotta a prezzi inferiori, e misure per favorire la cooperazione transfrontaliera tra aziende e imprese o promuovere il riconoscimento delle norme tecniche dei vari Stati membri. Dopo che sono stati aboliti i limiti sulle quantità di merci che si possono acquistare in un altro Stato dell'UE per uso personale, chi va in cerca di occasioni attraversa sempre più spesso i confini per fare acquisti.

L'UE ha aperto alla concorrenza i mercati nazionali dei trasporti, liberalizzando progressivamente i vari settori: il trasporto stradale, ferroviario, aereo, marittimo e le vie navigabili interne.

L'obiettivo era creare un settore dei trasporti dinamico al servizio di cittadini, imprese e governi. Sono gli interessi degli utenti che modellano la politica dei trasporti dell'UE.

La dimensione europea dei trasporti

Ogni Stato membro dell'Unione europea è libero di sviluppare le sue infrastrutture e reti di trasporto. L'UE interviene quando è necessaria un'azione comune per assicurare le quattro libertà fondamentali o quando la mancanza di coordinamento tra le politiche nazionali rischia di dar luogo a discriminazioni tra operatori dei trasporti di diversi Stati membri.

Fin dall'inizio, l'UE è stata incaricata di attuare una politica comune dei trasporti, come già stabilito nel trattato di Roma del 1957. Tuttavia, soltanto nel 1985, con l'impulso dato al completamento del mercato unico e una sentenza storica della Corte di giustizia delle Comunità europee, gli

Stati membri dell'UE hanno iniziato a prestare particolare attenzione a questo aspetto. Infine, il trattato di Maastricht del 1992 ha conferito all'UE la capacità concreta di intervenire nel settore dei trasporti.

Dal 1992, l'Unione ha attuato una politica dei trasporti che ha ottenuto un certo successo, in particolare l'apertura alla concorrenza del trasporto stradale e aereo.

Il trasporto stradale

Nel 1988, ancora prima di Maastricht, una delle prime iniziative dell'UE è stata l'armonizzazione dei documenti di transito per i mezzi pesanti e le merci che attraversano le frontiere interne, che ha permesso di ridurre a un unico modulo da compilare le formalità amministrative di prima, per giungere poi alla definitiva abolizione dei controlli. Poi i mezzi pesanti di uno Stato sono stati autorizzati a ritirare e consegnare carichi in un altro Stato in modo da non effettuare più viaggi di ritorno a vuoto dopo una consegna internazionale. Inoltre, gli orari di lavoro degli autotrasportatori sono stati armonizzati.

È stata anche avviata l'introduzione di un sistema europeo di tariffe per l'uso dell'infrastruttura stradale. Negli Stati privi di pedaggio autostradale, gli autotrasportatori sono stati obbligati ad acquistare un euro-bollo per circolare sulle autostrade.

Allo stesso tempo, in Europa si è assistito a un aumento spettacolare dell'uso dell'automobile: l'80 % di tutti gli spostamenti avviene in auto, l'8 % in autobus, il 6 % in treno e il 5 % in aereo. Il numero di auto in circolazione sulle strade dell'UE aumenta al ritmo di tre milioni all'anno. Anche se questa tendenza rallenterà in quasi tutti i paesi nei prossimi anni, non avverrà altrettanto nei nuovi Stati membri dell'Europa centrale e orientale, dove il numero di automobili aumenterà fino a raggiungere i livelli più elevati registrati altrove.

Il trasporto aereo

Il trasporto aereo nell'Unione europea è cresciuto rapidamente. Il traffico passeggeri è aumentato a un ritmo medio annuo di oltre il 7 % negli ultimi 20 anni. L'UE ha aperto alla concorrenza i mercati nazionali, permettendo alle compagnie aeree di operare linee al di fuori dei loro paesi di origine e ai nuovi operatori di entrare in concorrenza con le compagnie già esistenti. In questo modo i clienti dispongono di una scelta più ampia e le tariffe si sono abbassate. Si ritiene che tra l'85 % e il 90 % dei passeggeri che viaggiano in aereo nell'UE usufruiscano di tariffe ridotte o scontate.

L'esplosione del traffico aereo ha causato la saturazione di alcuni aeroporti, mettendo sotto pressione anche gli attuali sistemi di controllo del traffico aereo. Questa situazione genera ritardi che hanno un costo elevato: gli aerei partono e arrivano in ritardo e l'inquinamento peggiora, visto il consumo supplementare di carburante degli aerei che attendono al suolo di decollare o sorvolano gli aeroporti in attesa dell'atterraggio. I ritardi costano alle compagnie aeree dell'UE tra 1,3 e 1,9 miliardi di euro all'anno.

Il trasporto ferroviario

Le ferrovie sono in declino. Dal 1970, la loro quota di mercato è scesa dal 10 % al 6 % per il traffico passeggeri e dal 21 % all'8 % per quello merci. I treni merci internazionali circolano nell'UE a una velocità media di soli 18 km/h. La rete ferroviaria dispone di capacità di riserva, però esistono strozzature in cui i treni passeggeri e merci condividono le stesse tratte della linea.

Il problema principale è che le ferrovie non possono competere con il trasporto stradale. Non solo sono più lente, ma sono anche meno affidabili per il rispetto dei tempi di consegna. Le reti ferroviarie nazionali operano secondo norme diverse e non hanno compiuto sforzi sufficienti per integrarsi.

Le ferrovie offrono il vantaggio esclusivo di essere un modo di trasporto sicuro e pulito. Le loro infrastrutture coprono gran parte del territorio dell'UE e in generale sono in buono stato. Con il rilancio delle ferrovie, sarà concretamente possibile decongestionare il trasporto stradale e aereo.

L'Unione europea ha fatto un primo, importante passo in questa direzione nel marzo 2003, quando è entrata in vigore una nuova legislazione che consente agli operatori ferroviari privati di competere con le imprese ferroviarie statali nel trasporto merci. Il regime di concorrenza sarà inizialmente applicato su 50 000 km delle linee principali, su cui circola tra il 70 % e l'80 % del trasporto merci dell'UE. Entro il 2008 sarà esteso ad altri servizi merci.



Il trasporto marittimo e le vie navigabili interne

In un certo senso, il trasporto marittimo e fluviale è il parente povero del settore. Negli ultimi anni il contingente della flotta marittima europea è diminuito per effetto della concorrenza delle bandiere di comodo, vale a dire società armatrici immatricolate in paesi dove le norme di sicurezza e le qualifiche del personale sono di livello inferiore a quelle richieste nell'UE.

In ogni caso, con l'adesione di dieci nuovi membri la flotta dell'UE allargata rappresenterà il 26 % della marina mercantile mondiale.

Inoltre, il 41 % delle merci trasportate nell'UE viaggia a bordo di navi che compiono percorsi a corto raggio e questa percentuale è in aumento. Come nel caso del trasporto stradale e aereo, l'UE ha aperto alla concorrenza delle navi di altri Stati membri i mercati marittimi nazionali.

La rete di vie navigabili interne non sono sfruttate adeguatamente, nonostante siano sicure, affidabili, tranquille e garantiscano un'elevata efficienza energetica: una sola chiatta può trasportare il carico di 110 mezzi pesanti. Un uso più intenso del trasporto marittimo a corto raggio e delle vie navigabili interne potrebbe risolvere in parte il problema della congestione stradale e dell'inadeguatezza (o inefficienza) delle infrastrutture ferroviarie.

Chiatte di questo tipo trasportano le merci attraverso l'Europa e possono decongestionare le vie di comunicazione sostituendosi al trasporto su strada per lunghi tratti del percorso.

Sebbene i vari settori dei trasporti siano stati liberalizzati con successo e i mercati nazionali siano stati integrati nel mercato unico europeo, non esiste tuttavia ancora una politica dei trasporti globale e coerente. In generale, gli investimenti nazionali dei governi continuano a favorire la strada rispetto alla ferrovia. Di conseguenza, persistono gravi problemi:

- la prevalenza del trasporto su strada a danno degli altri modi di trasporto;
- la congestione e le strozzature;
- gli effetti nocivi sull'ambiente e la salute umana;
- la frammentazione dei sistemi di trasporto e la mancanza di buone connessioni tra reti regionali o nazionali.

Le reti transeuropee

Le reti transeuropee (*Trans European Networks o TEN*) dei trasporti e dell'energia, allo studio già negli anni ottanta, sono diventate uno dei principali obiettivi politici del trattato di Maastricht, con l'intenzione di creare veri e propri collegamenti transeuropei per tutti i modi di trasporto (strada, ferrovia, aviazione, navigazione, vie navigabili interne) concentrandosi essenzialmente sui grandi progetti transfrontalieri destinati a raccordare i sistemi nazionali. È stato elaborato un elenco di 14 progetti prioritari che devono essere completati entro il 2010.

Il programma è iniziato a rilento. Nel 2003, solo 3 dei 14 progetti prioritari erano stati portati a termine: il ponte e la galleria dell'Øresund, che collegano Danimarca e Svezia, e l'aeroporto di Malpensa in Italia. I ritardi sono in parte dovuti ai costi elevati della prima fase di realizzazione dei progetti TEN, stimati a 400 miliardi di euro.

Il rompighiaccio del Baltico viaggiano alla stessa velocità dei treni merci internazionali in Europa. L'UE sta lavorando per rendere più rapido il trasporto merci.



Calcolare i costi

I trasporti non possono continuare a crescere come in passato. I problemi della congestione, che interessano già le strade, i cieli e le ferrovie, causano ritardi, scomodità, l'aumento dell'inquinamento, costi più elevati, qualità inferiore dei servizi e la perdita di competitività dell'economia europea.

Con determinate condizioni meteorologiche la congestione sulle strade può causare, oltre agli ingorghi quotidiani, un aumento dell'inquinamento dell'aria nei centri urbani fino a livelli che costituiscono un rischio per la salute. Inoltre, la saturazione delle strade in molte regioni industriali dell'UE crea problemi di sicurezza.

Una strada lunga

Nel 2003 Londra si è aggiunta ad altre città europee che hanno introdotto un sistema elettronico di pedaggio per accedere in auto al centro cittadino nelle ore di punta. L'UE finanzia una serie di progetti pilota in diverse città, tra cui Helsinki, Göteborg ed Edimburgo a nord e Genova e Roma a sud, che prevedono l'uso di rilevamento elettronico dei veicoli, telecamere elettroniche e sistemi di posizionamento via satellite. Questo tipo di «tariffazione stradale» è una delle soluzioni proposte per far fronte all'urgente problema della congestione urbana, per il quale tuttavia non esistono rimedi facili o veloci. In tutta Europa le città hanno iniziato a introdurre una serie di misure in proposito:

- applicare tasse e imposte per promuovere l'uso di mezzi di trasporto più economici e meno inquinanti;
- incoraggiare l'uso dei mezzi pubblici invece di quelli privati, a condizione che i primi assicurino servizi veloci, comodi e convenienti;
- sostenere l'uso di veicoli meno inquinanti, come avviene ad esempio con gli autobus a gas in un numero crescente di aree urbane.

L'UE finanzia un programma di ricerca nel settore dei trasporti con l'obiettivo di raggruppare queste esperienze e diffondere in tutta l'Unione le informazioni, i metodi e le buone pratiche che ne derivano.



La rete ferroviaria dispone di capacità di riserva, eppure circa il 20 % delle principali linee in Europa (equivalente a 16 000 chilometri) è classificato come strozzature. Nei principali aeroporti dell'UE, il 35 % dei voli subisce un ritardo di almeno 15 minuti.

La congestione è aggravata dalla combinazione di diversi elementi: la mancanza di interconnessione tra le varie reti di trasporto, lo sfruttamento incompleto delle capacità disponibili e il fatto che i costi non siano addebitati correttamente agli utenti.

Per esempio, in Europa non esiste un unico sistema di controllo del traffico aereo ma 26 sottosistemi con 58 centri di controllo in volo, ossia tre volte tanto rispetto a una regione degli Stati Uniti di dimensioni simili.

In generale, le reti ferroviarie nazionali non dispongono di efficienti sistemi

di interconnessione e inoltre adottano norme tecniche e sistemi di segnalazione differenti. Il trasporto combinato, che ricorre a più di un modo di trasporto (strada-ferrovia, ferrovia-aereo ecc.), non è sfruttato a sufficienza. I costi connessi alla costruzione e manutenzione di infrastrutture di trasporto non sono sempre correttamente coperti dalle tariffe pagate dagli utenti, un argomento spesso citato nel caso del trasporto su strada.

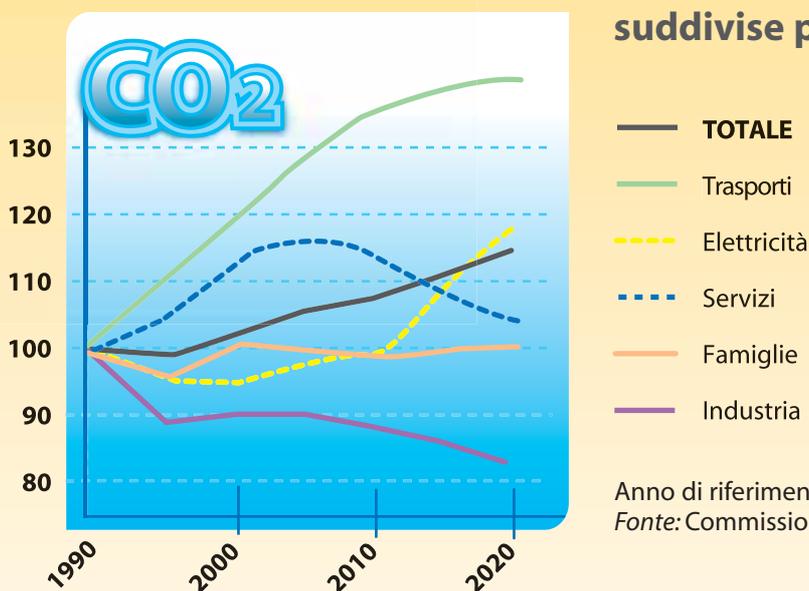
La congestione e i ritardi fanno aumentare il consumo di carburante e l'inquinamento. Il settore dei trasporti produce il 28 % delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) dell'UE, il principale gas a effetto serra. L'84 % di questa quantità è generata dai veicoli stradali e il 13 % dagli aerei. Le emissioni di CO₂ dovute all'industria sono in diminuzione, in linea con gli impegni assunti dall'UE nell'ambito del protocollo di Kyoto, ma quelle prodot-

Dobbiamo collaborare per eliminare i ritardi.

te dai trasporti sono in aumento e nel 2010 saranno probabilmente superiori a quasi il 40 % rispetto ai livelli del 1990, nonostante l'obiettivo generale dell'UE di ridurre dell'8 % le emissioni di gas a effetto serra in questo stesso periodo.

Il costo degli incidenti, non solo in termini economici ma anche di vite umane, deve essere preso in considerazione. Le compagnie aeree europee sono probabilmente tra le più sicure al mondo, ma ogni anno muoiono oltre 40 000 persone sulle strade.

L'inquinamento non è però dovuto solo ai fumi di scappamento dei veicoli a motore, ma anche al rumore eccessivo degli aerei e alle maree nere fuoriuscite ad esempio dalle petroliere *Erika* e *Prestige*, che hanno inquinato le coste francesi e spagnole.



Se l'UE intende ridurre l'inquinamento dell'aria come prevede l'accordo mondiale firmato a Kyoto, l'attuale andamento della produzione di emissioni nel settore dei trasporti deve cambiare.

Una strategia per la sostenibilità

Individuare i problemi del settore dei trasporti è altrettanto facile che indicare le soluzioni. Alcune possono essere applicate separatamente, ma nella maggior parte dei casi devono essere combinate per:

- rilanciare le ferrovie e modi di trasporto alternativi per sostituire il trasporto su gomma;
- spostare il traffico merci dalla strada a forme di trasporto alternative, soprattutto la ferrovia, ma anche il trasporto marittimo a corto raggio e le vie navigabili interne;
- incoraggiare l'uso del treno invece che dell'aereo per i viaggi brevi (meno di 400 km);
- promuovere il trasporto combinato di merci e passeggeri ricorrendo a diversi modi di trasporto;
- nel quadro dei progetti per la rete transeuropea, concentrare gli sforzi per eliminare le principali strozzature transfrontaliere, in particolare nel settore ferroviario, come nel caso delle linee attraverso le Alpi o i Pirenei;
- addebitare in modo più diretto agli utenti dei sistemi di trasporto i costi per le infrastrutture e gli equipaggiamenti;
- ridurre l'inquinamento e le sue fonti, potenziare la sicurezza tecnica e delle persone.

Marco Polo ci viene in soccorso

Offrire un trasporto merci «porta a porta» rapido ed efficiente che ricorre a due o più forme di trasporto nel quadro di una catena di trasporti integrata può alleviare la congestione sulle strade. Ogni modo di trasporto ha i suoi pregi e difetti quanto a capacità, flessibilità, consumo di energia, sicurezza e impatto ambientale. È quindi opportuno combinare vari modi per sfruttare i vantaggi offerti da ciascuno di essi, costruendo una catena di trasporto nel complesso più efficiente, economicamente vantaggiosa e sostenibile.

Un'altra soluzione consiste nel trasferire completamente le merci dalla rete stradale verso altri modi di trasporto. Marco Polo, un programma dell'UE proposto nel 2002, aiuterà a trasferire una parte più considerevole del traffico merci dalla strada a favore del trasporto marittimo a corto raggio, delle ferrovie e delle vie navigabili interne. L'idea prevede il finanziamento di progetti destinati a nuovi servizi merci per il settore non stradale e il supporto per il lancio di servizi merci o infrastrutture di interesse strategico per l'Europa a livello transfrontaliero. Il programma Marco Polo, per cui è stato stanziato un bilancio di 115 milioni di euro, sarà messo in opera dal 2003 al 2007.

In un'economia di mercato democratica come quella dell'Unione europea, queste soluzioni, per quanto auspicevoli, non possono essere imposte con una direttiva o attuate con un decreto dello Stato. Così, per alleviare la congestione sulle strade dobbiamo ricorrere a una serie di incentivi, tra cui investimenti mirati in altri modi di trasporto per decongestionare le strade e sistemi di tariffazione che riflettano i costi reali e favoriscano un naturale trasferimento del traffico dalla strada a forme alternative di trasporto.

Tuttavia, il riequilibrio del traffico fra i vari modi di trasporto richiederà anche azioni da parte delle autorità nazionali e locali: promuovere un trasporto pubblico veloce, efficiente, conveniente e sicuro; organizzare orari di lavoro e di scuola tali da ripartire il traffico delle ore di punta; adottare politiche finanziarie che incoraggino gli investimenti nel settore dei trasporti. La politica economica generale e la politica in materia di concorrenza devono essere modificate per rispondere a questi obiettivi.

Finora le attività di trasporto nell'UE sono in genere aumentate in proporzione alla crescita economica generale, come se i due elementi fossero automaticamente collegati. Questo andamento non può continuare così. Tra il 1998 e il 2010 si prevede un aumento del prodotto interno lordo (PIL) dell'Unione europea pari al 40-50 %: i trasporti non possono crescere altrettanto nello stesso periodo.

Per spezzare il legame tra il tasso di crescita dell'economia e quello del settore dei trasporti, l'Europa deve usare in modo più intensivo ed efficace le capacità e i sistemi esistenti. Adottando questa strategia, la Commissione europea calcola che tra il 1998 e il 2010 il traffico merci e automobilistico aumenteranno rispettivamente solo del 38 % e del 21 %.

Le ferrovie sapranno cogliere questa opportunità?

Per decongestionare le strade europee dal traffico merci e passeggeri, occorre essenzialmente migliorare le ferrovie, soprattutto il settore merci. Gli utenti devono poter contare sull'affidabilità e puntualità delle ferrovie. L'apertura alla concorrenza dei mercati nazionali del trasporto merci nel 2003 rientra in questa strategia. Inoltre, si dovrà istituire gradualmente una rete di linee principali dedicate esclusivamente ai treni merci per assicurare alle merci la stessa importanza commerciale riservata al traffico passeggeri.

Anche i vantaggi del trasporto su strada hanno un prezzo

Il trasporto su strada offre alla clientela servizi rapidi, efficienti, flessibili e convenienti. Il 44 % delle merci trasportate nell'UE viaggia su strada.

Il settore è però sottoposto a una forte concorrenza, che induce alcuni tra-

sportatori a tagliare i prezzi in modo illegale per ottenere quote di mercato o a ignorare la legislazione sociale e le norme sulla sicurezza. La legislazione sociale deve essere rafforzata, così come i controlli sul rispetto delle norme di sicurezza. La quota detenuta dal trasporto stradale nel settore dei trasporti dipende anche da un altro elemento fondamentale, la tariffazione stradale, che deve riflettere i costi totali da sostenere per costruire le infrastrutture ed eseguirne la manutenzione, gestire i problemi del traffico, rispettare le norme ambientali e ridurre gli incidenti.

Le autostrade del mare

Il trasporto marittimo a corto raggio può essere usato per creare «autostrade del mare» capaci di aggirare le strozzature sulla terraferma e da integrare nelle reti transeuropee accanto alle strade e alle ferrovie. Oltre a ser-

vizi portuali più efficienti, saranno necessari collegamenti migliori tra i porti e le reti ferroviarie e le vie navigabili interne. Investimenti in nuovi impianti di trasbordo possono integrare le vie navigabili interne in questo tipo di struttura di trasporto.

Libertà significa eliminare gli ingorghi nelle città europee.



© Reif Brändner / Van Pays Media

Il sorpasso del trasporto marittimo

Nel 2000 una società italiana ha attivato un servizio di trasporto di autocarri completi (non solo container o semirimorchi) via traghetto da Genova a Barcellona con un tempo di percorrenza di 12 ore. Questo collegamento rapido e affidabile, che ha riscontrato un grande successo, combina la capacità del trasporto marittimo con la flessibilità della strada, permettendo così alle aziende di autotrasporto di evitare a un prezzo concorrenziale alcune delle autostrade con il traffico più intenso d'Europa. Esiste però un ostacolo: le tasse portuali potrebbero influire sulla redditività del collegamento.

Un cielo unico, un regolamento unico

La presenza di un sistema europeo di gestione comune del traffico aereo può migliorare l'efficienza del trasporto aereo. L'attuale mosaico di sistemi nazionali diversi causa ritardi e costi addizionali. La creazione di un «cielo unico europeo», proposta dalla Commissione europea, ristrutturerà lo spazio aereo europeo sulla base dei flussi del traffico e non dei confini nazionali. I vantaggi che ne deriveranno sono evidenti:

- gli aerei seguiranno rotte dirette, facendo risparmiare alle compagnie aeree tempo e denaro e riducendo l'impatto ambientale;
- grazie a un coordinamento più efficace a livello transfrontaliero, i ritardi saranno notevolmente ridotti;
- la migliore cooperazione tra aviazione civile e militare attenuerà i problemi più gravi di congestione nel cuore dell'Europa.

La riforma dei cieli sarà accompagnata da riforme al suolo, tra cui l'introduzione di nuove regole per l'assegnazione di bande orarie per il decollo e l'atterraggio e la revisione delle tasse aeroportuali per dissuadere le compagnie aeree da concentrare i voli a determinati orari.

Combinare i modi

Combinare diversi modi di trasporto per offrire collegamenti migliori (l'«intermodalità», per usare la terminologia degli esperti del settore) è di fondamentale importanza per sviluppare alternative al trasporto su strada. Alcuni tra i maggiori porti dispongono di terminal merci ultramoderni e di buoni collegamenti ferroviari o tramite canali che integrano i vari modi di trasporto. Il trasporto intermodale rappresenta solo una piccola percentuale delle merci trasportate (tra il 2 % e il 4 %), ma la sua quota cresce di circa il 10 % all'anno.

L'armonizzazione tecnica e l'interoperabilità tra i diversi sistemi avranno risultati positivi per il settore merci, soprattutto per il traffico di container. Il ruolo che il trasporto combinato strada-ferrovia può svolgere nell'attenuare la congestione stradale sulle principali direttrici nord-sud attraverso le Alpi dipende in parte dalla capacità delle ferrovie di far fronte a questa sfida.

I collegamenti ferroviari con gli aeroporti saranno potenziati per consentire ai passeggeri di combinare spostamenti in treno e aereo. In generale, per incoraggiare l'intermodalità, si stanno adottando una serie di misure per sviluppare sistemi integrati di biglietteria e servizio bagagli.

Una combinazione che funziona

Sempre più spesso, i viaggiatori iniziano o finiscono i viaggi in aereo prendendo il treno, secondo una formula che sta prendendo piede. Air France e l'impresa ferroviaria Thalys, che dispone di treni ad alta velocità tra Bruxelles e Parigi, hanno concluso un accordo in base al quale tutti i clienti Air France in partenza da Bruxelles che devono prendere un volo da Parigi a medio e lungo raggio raggiungono la capitale francese con un treno Thalys. I passeggeri hanno un posto riservato sul treno e viaggiano con il biglietto aereo. Attualmente è possibile effettuare un check-in preliminare alla stazione di Bruxelles, ma con l'ulteriore sviluppo del servizio si prevede di installare infrastrutture per un check-in completo.



© Karl Sier / Noni Pops Media



© Paul Barton / Noni Pops Media

Due forme di trasporto che non inquinano.

Grandi soluzioni per grandi problemi

Con l'allargamento dell'Unione europea aumenta anche la necessità di investimenti nelle infrastrutture a livello europeo. Le tratte dei corridoi TEN che si estendono nel territorio dei nuovi Stati membri richiederanno un'attenzione particolare per evitare il formarsi di pesanti strozzature. Con l'adesione dei nuovi Stati l'aumento degli scambi commerciali e dei viaggi sarà tale che in molti casi le attuali infrastrutture riusciranno a reggere a stento.

In altre regioni dell'Unione occorre invece rilanciare il programma TEN. Sono stati individuati nuovi progetti prioritari: il trasporto combinato strada-ferrovia tra la Germania meridionale e Vienna; collegamenti ferroviari ad alta velocità in Italia e Spagna; l'e-

spansione dei sistemi di fiumi navigabili, come il Danubio; il progetto Galileo per un sistema di radionavigazione (cfr. il riquadro).

Sono necessari nuovi tipi di finanziamenti per alimentare le TEN. La Commissione europea intende aumentare l'attuale massimale per i finanziamenti UE dal 10 % al 20 % per i progetti che elimineranno le strozzature lungo le linee ferroviarie alle barriere naturali e ai confini con i nuovi Stati membri. Devono inoltre essere promossi partenariati finanziari tra il settore pubblico e privato. L'eventuale insufficienza dei finanziamenti diretti pubblici e/o privati dovrà essere compensata con nuove misure di tariffazione delle infrastrutture. Sono stati proposti diversi meccanismi con cui le entrate ricavate dai pedaggi autostradali potrebbero coprire costi diversi da quelli di esercizio e sviluppo della relativa rete stradale.



I tram sono indispensabili per il sistema di trasporti pubblici a Praga.

I trasporti al servizio degli utenti

Decongestionare i trasporti, ridurre i ritardi e l'inquinamento, riequilibrare la distribuzione del volume di merci e passeggeri tra i diversi modi di trasporto, finanziare e realizzare progetti TEN pluriennali entro le scadenze previste ecc. Queste iniziative andranno a vantaggio di tutti gli utenti dei sistemi di trasporto, che si tratti di operatori commerciali, singoli consumatori, autorità nazionali, regionali o locali. E tutti gli Stati membri dell'UE, nuovi o vecchi che siano, ne trarranno un beneficio.

Le istituzioni europee e i governi nazionali non hanno intenzione di ridurre il numero di veicoli che circolano sulle strade secondo criteri arbitrari: l'obiettivo è garantire il futuro del trasporto stradale. Dopo tutto, sono in gioco la nostra mobilità personale e il nostro benessere economico. Solo gli utenti della strada possono decidere spontaneamente di ridurre i loro spostamenti in auto, ma bisogna proporre incentivi per favorire questa scelta.

L'uso razionale dell'automobile può essere promosso solo se le autorità nazionali o locali offrono alternative valide, ovvero un trasporto pubblico di qualità che sia rapido, sicuro, comodo e pulito.

Un prezzo equo

Oltre a promuovere un uso più razionale dell'automobile e dei mezzi pesanti, occorre addebitare direttamente agli utenti delle strade determinati costi che attualmente sono invece sostenuti da tutta la società. Per esempio, i prezzi pagati dagli utenti non rispecchiano i costi totali connessi all'infrastruttura, alla congestione, ai danni ambientali e agli incidenti. In ogni caso, questo problema riguarda anche altri modi di trasporto.

Restare in contatto grazie a Galileo

Il progetto Galileo è un sistema di navigazione europeo via satellite basato su una rete di 30 satelliti e stazioni terrestri che coprono l'intera superficie della Terra. Con questo sistema è possibile localizzare la posizione di un oggetto in qualsiasi parte del mondo con uno scarto di un metro. Galileo, che costerà tra 3,2 e 3,4 miliardi di euro e sarà operativo entro il 2008, è il primo sistema di posizionamento e navigazione via satellite progettato esclusivamente per scopi non militari. Farà concorrenza al sistema americano di posizionamento globale (*Global Positioning System*, GPS) che oggi detiene di fatto il monopolio mondiale. Anche se Galileo può essere usato in altri settori, i trasporti (via aria, mare, strada o ferrovia) saranno il suo principale campo di applicazione.

È necessario adottare un sistema equo che tratti tutti gli operatori e i modi secondo criteri di uguaglianza e modifichi la tariffazione per l'uso di strade, aeroporti, porti, ferrovie e vie navigabili interne sulla base di diversi elementi:

- categoria dell'infrastruttura;
- orario di utilizzo;
- distanza percorsa;
- dimensioni e peso del veicolo;
- altri fattori che incidono sulla congestione, sull'ambiente e sui danni all'infrastruttura in questione.

Eventuali entrate aggiuntive dovrebbero essere usate per finanziare investimenti in nuovi progetti per le infrastrutture di trasporto.

Migliorare le norme di sicurezza stradale

Ogni giorno sulle strade dell'UE muoiono in media 112 persone, per un totale di oltre 40 000 all'anno. I costi umani ed economici di questa realtà sono inaccettabili. Da un punto di vista puramente economico, ogni anno gli incidenti stradali costano all'UE il 2 % del suo PIL.

La Commissione europea ha stabilito l'obiettivo di dimezzare il numero di vittime sulle strade entro il 2010, chiedendo agli Stati membri di armonizzare le sanzioni per l'eccesso di velocità e la guida in stato di ebbrezza, migliorare la segnaletica e potenziare le norme di sicurezza dei veicoli.

La via più breve fra due punti è una linea retta

Oggi la rete del traffico aereo limita la circolazione degli aerei commerciali a corridoi specifici che evitano lo spazio aereo militare. Di conseguenza, spesso gli aerei sono costretti a seguire una rotta più lunga per arrivare a destinazione o a mettersi in fila per usare questi corridoi. Le proposte riguardanti il «cielo unico europeo» si basano sul concetto di spazio aereo con rotte libere, che assegna le rotte in base alla capacità disponibile e non secondo l'uso civile o militare dello spazio aereo. Questo nuovo concetto permetterà agli operatori di utilizzare gli itinerari migliori, in termini di spazio e tempi di percorrenza, e di ridurre così la durata dei voli. A trarne particolari vantaggi sarà la regione che comprende l'Inghilterra meridionale, il Benelux e la Francia, dove si registrano i due terzi dei ritardi nel traffico aereo di tutta l'Unione europea.



© Remon Milan

Marzo 2003: i volontari ripuliscono una spiaggia dal petrolio dopo il disastro della Prestige.

La sicurezza marittima non va dimenticata

Dopo le disastrose maree nere che hanno inquinato le coste spagnole e francesi, i governi dell'UE stanno adottando misure più severe per ridurre al minimo il rischio che catastrofi di questo tipo si ripetano in futuro. Questi provvedimenti includono:

- controlli più severi sulle navi che fanno scalo nei porti dell'UE;
- sanzioni penali e pecuniarie per quanti contribuiscono a casi di grave inquinamento da idrocarburi per colpa grave o scaricano deliberatamente in mare petrolio o rifiuti;
- l'eliminazione accelerata di petroliere a scafo unico, sostituendole con navi a doppio scafo;
- Il divieto nel frattempo di trasportare idrocarburi pesanti a bordo di petroliere a scafo unico.

I diritti e i doveri degli utenti

Grazie alla politica dei trasporti seguita dall'UE, i cittadini hanno a disposizione servizi di trasporto di alta qualità a prezzi accessibili e hanno anche acquisito importanti diritti. L'UE ha adottato una carta dei diritti per i passeggeri del trasporto aereo, che prevede il diritto di risarcimento in caso di incidenti o mancato imbarco per eccesso di prenotazioni e il diritto di ricevere informazioni. La Commissione europea intende estendere questa carta dei diritti anche ad altri modi di trasporto, includendo anche i doveri dell'utente.

Conclusioni: gestire il cambiamento

Per il futuro della politica dei trasporti dell'UE sono tre i punti chiari:

- i problemi sono tanti e sono stati identificati;
- anche le soluzioni sono evidenti, ma la loro realizzazione è complessa;
- è necessario un approccio globale che coinvolga tutti i soggetti, a livello locale, nazionale ed europeo.

L'adesione di dieci nuovi Stati rappresenta una sfida e allo stesso tempo un'opportunità. Secondo la Commissione europea, per eliminare le principali strozzature ai confini con il resto dell'UE saranno necessari investimenti per 90 miliardi di euro entro il 2015. Anche se tradizionalmente i sistemi di trasporto nell'Europa centrale e orientale hanno privilegiato la ferrovia rispetto alla strada, questa tendenza si è invertita dopo che i paesi in questione hanno adottato un'economia di mercato e il trasporto merci si è rapidamente trasferito dalla ferrovia alla strada. Attualmente nei nuovi Stati membri il 40 % del traffico merci avviene su rotaia. La Commissione intende mantenere questa quota al 35 % nel 2010 effettuando una serie di investimenti mirati.

La politica dei trasporti in Europa è giunta a un bivio. Per garantire il futu-

ro dei trasporti è necessario promuovere un uso più razionale del trasporto su strada, trasferire i traffici dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili interne così come dal trasporto aereo a quello ferroviario senza perdite di competitività, efficienza, rapidità o comodità, ricorrere maggiormente al trasporto combinato e ridurre l'inquinamento generato dai trasporti.

I trasporti possono rispettare le esigenze dello sviluppo sostenibile soltanto se esistono determinate condizioni:

- la presenza di una volontà politica e della determinazione a risolvere i problemi insieme;
- un nuovo approccio al trasporto urbano che permetta un uso razionale delle automobili;
- una migliore qualità dei servizi per compensare i costi crescenti della mobilità;
- modalità adeguate per finanziare le infrastrutture ed eliminare le strozzature;
- coerenza tra la politica dei trasporti e le politiche in altri settori fondamentali dell'UE, quali l'economia e l'ambiente, la fiscalità, la legislazione sociale e il bilancio, la pianificazione territoriale.

Per ulteriori informazioni



Le priorità dell'Unione europea nel settore dei trasporti sono elencate nel libro bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* (ISBN 92-894-0343-8) pubblicato dalla Commissione europea nel 2001 e disponibile sul sito web Europa al seguente indirizzo:

<http://europa.eu.int/scadplus/leg/it/lvb/l24007.htm>

Tutte le informazioni e i documenti pertinenti sono disponibili sul sito web Europa al seguente indirizzo:

http://europa.eu.int/pol/trans/index_it.htm

Commissione europea

L'Europa al bivio

Trasporti sostenibili: una necessità

Serie *L'Europa in movimento*

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

2003 – 22 pagg. – 16,2 x 22,9 cm

ISBN 92-894-5928-X

Nel settore dei trasporti i cittadini possono toccare con mano tutti i vantaggi dell'Unione europea. Le persone e le merci possono viaggiare senza ostacoli da uno Stato all'altro. Grazie a un costo accessibile dei trasporti, si può viaggiare liberamente per lavoro e per svago, in auto, in treno, in aereo o in nave. I prodotti che influenzano il nostro stile di vita non hanno mai attraversato l'Europa così rapidamente e in così grande quantità e varietà. La concorrenza alimentata dall'UE nei vari modi di trasporto ha tenuto bassi i prezzi. Tuttavia, come mostra questa pubblicazione, i trasporti sono vittime del loro stesso successo. La nostra mobilità è minacciata dagli ingorghi, dai ritardi e dall'inquinamento. Questa situazione deve cambiare e la politica dei trasporti dell'Unione europea intende raggiungere proprio questo traguardo.

Altre informazioni sull'Unione europea



Informazioni in tutte le lingue dell'Unione europea possono essere ottenute via Internet sul server Europa (<http://europa.eu.int>).



Disseminati in tutta Europa esistono centinaia di centri di informazione sull'UE. Potete trovare l'indirizzo del centro più vicino a voi consultando il sito: europa.eu.int/comm/relays/index_it.htm



EUROPE *DIRECT* è un servizio che risponde alle vostre domande sull'Unione europea. Potete contattare questo servizio sia telefonicamente componendo il numero verde unico **00 800 6 7 8 9 10 11** [o, da un paese che non fa parte dell'UE, il numero (32-2) 299 96 96] sia per posta elettronica al seguente indirizzo: europa.eu.int/

Per ottenere informazioni e pubblicazioni sull'Unione europea in lingua italiana, rivolgersi a:

RAPPRESENTANZE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Rappresentanza in Italia

Via IV Novembre, 149
I-00187 Roma
Tel. (39) 06 69 99 91
Fax (39) 06 79 16 58/79 36 52
Internet: <http://europa.eu.int/italia>
E-mail: eu-it-info@cec.eu.int
Per richiedere le pubblicazioni:
CIDE
Via IV Novembre, 149
I-00187 Roma
Tel. (39) 06 69 99 92 27/30
Fax (39) 06 67 86 159
E-mail: info@cide.it

Rappresentanza a Milano

Corso Magenta, 59
I-20123 Milano
Tel. (39) 024 67 51 41
Fax (39) 024 81 85 43
Internet: www.uemilano.it
E-mail: antmil@cec.eu.int

UFFICI DEL PARLAMENTO EUROPEO

Ufficio per l'Italia

Via IV Novembre, 149
I-00187 Roma
Tel. (39) 06 69 95 01
Fax (39) 06 69 95 02 00
Internet: www.europarl.it
E-mail: EPRoma@europarl.eu.int

Ufficio di Milano

Corso Magenta, 59
I-20123 Milano
Tel. (39) 024 81 86 45
Fax (39) 024 81 46 19
Internet: www.europarl.it
E-mail: epmilano@europarl.eu.int

Altre rappresentanze e uffici della Commissione europea e del Parlamento europeo si trovano negli Stati membri dell'Unione europea. Delegazioni della Commissione europea si trovano anche in altri paesi del mondo.

L'Unione europea



- Stati membri dell'Unione europea
- Nuovi Stati membri che aderiranno nel 2004
- Paesi candidati

IT



Nel settore dei trasporti i cittadini possono toccare con mano tutti i vantaggi dell'Unione europea. Le persone e le merci possono viaggiare senza ostacoli da uno Stato all'altro. Grazie a un costo accessibile dei trasporti, si può viaggiare liberamente per lavoro e per svago, in auto, in treno, in aereo o in nave.

I prodotti che influenzano il nostro stile di vita non hanno mai attraversato l'Europa così rapidamente e in così grande quantità e varietà. La concorrenza alimentata dall'UE nei vari modi di trasporto ha tenuto bassi i prezzi. Tuttavia, come mostra questa pubblicazione, i trasporti sono vittime del loro stesso successo. La nostra mobilità è minacciata dagli ingorghi, dai ritardi e dall'inquinamento. Questa situazione deve cambiare e la politica dei trasporti dell'Unione europea intende raggiungere proprio questo traguardo.



Ufficio delle pubblicazioni

Publications.eu.int

ISBN 92-894-5928-X



9 789289 459280 >

7

14

16

NA-47-02-365-IT-C

ISSN 1022-8284