

**Parere del Comitato europeo delle regioni — Strategia europea per una mobilità a basse emissioni**

(2017/C 342/09)

**Relatore:** József Ribányi (HU/PPE) vicepresidente del Consiglio provinciale di Tolna**RACCOMANDAZIONI POLITICHE**

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI (CdR)

1. accoglie con favore il fatto che la strategia attuale consista in un approccio globale e multidisciplinare che comprende aspetti sociologici ed economici, innovazioni nei settori dell'energia, delle infrastrutture e del digitale, competitività industriale e sviluppo delle competenze;
2. approva gli obiettivi della strategia, che erano già stati definiti nel Libro bianco del 2011 <sup>(1)</sup>, in particolare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti di almeno il 60 % rispetto al 1990;
3. propone tuttavia che la strategia, conformemente a quanto enunciato nel Libro bianco, tenga conto dei progressi compiuti dal 2011 in poi in termini di miglioramento dell'efficienza del sistema dei trasporti, nonché dell'attuale quadro per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030 e degli impegni assunti dall'UE nell'ambito dell'accordo di Parigi del 2015.

OTTIMIZZAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

**Soluzioni digitali per la mobilità**

4. sottolinea che, sfruttando il potenziale delle tecnologie digitali, sarà possibile ottimizzare i trasporti e creare una rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) multimodale. A tal fine si rendono necessari infrastrutture e sistemi di trasporto intelligenti (STI). È inoltre importante tenere conto degli ecosistemi che rispecchiano le condizioni ambientali locali e garantire il coinvolgimento degli enti locali e regionali nella fase di attuazione;
5. fa presente che le regioni e le città europee, svolgendo un ruolo attivo nell'introduzione di infrastrutture di telecomunicazione e di trasporto intelligenti, possono garantire un uso efficace dei veicoli connessi e automatizzati lungo i corridoi della TEN-T, che attraversa i confini e i territori degli Stati membri, all'interno delle zone urbane, nel quadro dell'attuazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) e dei piani generali di trasporto sostenibile delle regioni;
6. riconosce che le soluzioni IT condizionano i modelli aziendali nel settore dei trasporti e le forme di mobilità. Gli enti locali e regionali dovrebbero adottare soluzioni IT inclusive e di facile uso, al fine di impiegare gli STI nei loro progetti di «città e contesti di mobilità intelligenti»;
7. richiama l'attenzione sulla necessità di disporre di banche dati semplificate e tra loro interconnesse, proponendo lo sviluppo di norme europee in grado di agevolare l'interoperabilità dei dati, dei servizi e delle soluzioni tecniche a tutti i livelli. Tali dati saranno a loro volta forniti e garantiti dalle rispettive autorità regionali dei trasporti in uno stesso sistema di compressione dei dati;

**Prezzi equi ed efficienti del trasporto**

8. ritiene che gli enti locali e regionali dispongano, a pieno titolo, di notevoli competenze sul piano giuridico e finanziario (ad esempio, l'uso delle aree di parcheggio, le corsie riservate agli autobus, la modulazione delle priorità nell'attribuzione di appalti, le targhe di immatricolazione «verdi» o le riduzioni tariffarie sui pedaggi) per poter influire sulle preferenze e sulle scelte dei consumatori, incoraggiando l'uso di veicoli a carburante alternativo; richiama inoltre

<sup>(1)</sup> Libro bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, Bruxelles, 28 marzo 2011, COM(2011) 144 final.

l'attenzione della Commissione europea sul fatto che questi strumenti risultano limitati dalle condizioni imposte per l'impiego dei fondi SIE, che non permettono di concedere sovvenzioni per il rinnovo dei veicoli o delle flotte private di trasporto; ciò comporta ritardi nel rinnovo stesso e la perdita di opportunità, in termini di efficienza e di competitività dei trasporti e di miglioramento della qualità dell'aria nelle città, create dai progressi in campo energetico e ambientale, ad esempio nei servizi di taxi o nelle consegne dell'ultimo chilometro;

9. sottolinea che, ai fini della determinazione delle tariffe, occorre armonizzare le informazioni sui trasporti provenienti dalle diverse fonti correlate alla mobilità. Un ricorso più ampio alla biglietteria integrata incontra ancora degli ostacoli, in quanto i modi di trasporto pubblico hanno una redditività diversa. Il costo dell'introduzione di una tariffazione integrata può diminuire gli utili finanziari complessivi di un determinato modo di trasporto o addirittura trasformarli in perdite finanziarie;

10. fa rilevare che, nonostante i considerevoli sforzi e la grande quantità di risorse impiegate a sostegno dei trasporti collettivi e multimodali, le informazioni per i viaggiatori che utilizzano i trasporti multimodali sono assolutamente insufficienti. La situazione è persino peggiore per quanto riguarda i servizi di biglietteria. Ciò non è dovuto ad un'impossibilità tecnica di fornire agli utenti informazioni dettagliate e facilmente accessibili in materia di trasporto intermodale e servizi, oppure informazioni relative alla biglietteria, bensì alla mancanza di volontà da parte degli operatori dei trasporti pubblici di offrire tali informazioni e servizi. Pertanto, l'UE dovrebbe adottare delle norme per rendere obbligatoria la pubblicazione di orari e altre informazioni relative ai viaggi, nonché per la loro ampia accessibilità a tutti i cittadini dell'UE, in una forma tale da consentire a chiunque di utilizzarle nel modo più semplice ed efficace. A questo proposito il CdR rimanda al proprio parere sul tema *Servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali*, CdR 4895/2014;

11. tutti i modi di trasporto dovrebbero contribuire ai costi esterni da essi generati in proporzione al rispettivo contributo all'inquinamento, secondo il principio «chi inquina paga»;

12. ricorda che le reti elettriche, lo stoccaggio di energia elettrica, il commercio e la gestione delle infrastrutture pubbliche dovranno essere tutti modernizzati, al pari delle norme in materia di trasporto e della tassazione dei veicoli, affinché siano adeguatamente attrezzati per i modi di trasporto nuovi e innovativi, compresi i veicoli a batteria o a celle a combustibile alimentati a idrogeno. A tale riguardo si raccomandano anche soluzioni interoperabili e sistemi di pagamento semplici per la ricarica di questo tipo di veicoli elettrici;

13. richiama l'attenzione sul fatto che il regime di esenzione fiscale applicato al carburante aereo e ai biglietti aerei per le tratte internazionali rappresenta una chiara distorsione di mercato nel settore dei trasporti. Invita gli Stati membri dell'UE a discutere, insieme all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), il sistema esistente a livello internazionale per la tassazione del carburante, in modo da assicurare la coerenza con gli impegni assunti a livello internazionale in materia di cambiamenti climatici, fatto salvo il riconoscimento delle specificità delle regioni ultraperiferiche;

### **Promozione della multimodalità**

14. incoraggia, nel quadro dei PUMS, la multimodalità e l'uso coordinato della logistica e dei trasporti urbani/regionali e del trasporto ferroviario, marittimo e fluviale a basse o a zero emissioni. In particolare, il passaggio dal trasporto su strada ad altri modi con emissioni minori avrebbe un potenziale significativo in termini di riduzione delle emissioni. In ogni caso, si dovrebbe attribuire un'elevata priorità alle soluzioni di trasferimento modale che comportano il ricorso a modi di trasporto a basse emissioni, ad esempio riconsiderando le sovvenzioni occulte o palesi al trasporto su strada;

15. chiede l'introduzione di un nuovo approccio al trasporto marittimo a corto raggio, sviluppando il ricorso a sistemi di bonus ecologici e considerando le autostrade del mare come infrastrutture da sottoporre a un trattamento adattato per quanto riguarda i controlli sugli aiuti di Stato. Questo approccio è particolarmente cruciale per le zone che si trovano in una posizione periferica rispetto ai corridoi di trasporto europei;

16. in tale contesto, bisogna considerare con particolare attenzione i nodi urbani e le piattaforme logistiche, stabiliti come tali dalla TEN-T (rete centrale e globale) e corrispondenti alla definizione contenuta nel regolamento CEF (meccanismo per collegare l'Europa) del 2013, per il loro ruolo strutturante della mobilità intermodale sostenibile a livello degli Stati membri, delle loro regioni e di tutta l'UE. Si propone pertanto che nei vari forum europei sui corridoi multimodali, che trattano in modo specifico la questione dei nodi, figurino una riflessione su questa problematica;

17. sostiene il ruolo attivo dell'UE in seno all'ICAO e all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per ridurre le emissioni prodotte nei settori del trasporto marittimo e dell'aviazione. Si dovrebbero promuovere lo sviluppo e l'impiego di nuove tecnologie a più basse emissioni.

## MAGGIORE IMPIEGO DELLE ENERGIE ALTERNATIVE A BASSE EMISSIONI NEI TRASPORTI

**Quadro normativo efficace per le energie alternative a basse emissioni**

18. incoraggia, sostenendo lo sviluppo del settore energetico, l'introduzione di fonti di energia alternative nei trasporti, preparando così la strada a modalità di trasporto a «emissioni zero»;
19. sottolinea che gli Stati membri, le regioni e i comuni sono incoraggiati a investire nelle energie alternative per i trasporti mediante sovvenzioni a fondo perduto concesse nel quadro della politica di coesione, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica sancito dalla direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
20. chiede una più ampia diffusione dei biocarburanti rinnovabili avanzati, che sono prodotti secondo modalità compatibili con l'ambiente e generano meno emissioni di carbonio rispetto ai carburanti fossili tradizionali, al fine di decarbonizzare il settore dei trasporti. In tale contesto si dovrebbe dare priorità ai biocarburanti non alimentari (sintetici) o da colture per mangimi. Gli effetti positivi attesi sono rappresentati da opportunità di lavoro e da creazione di occupazione nelle zone rurali e meno sviluppate, nonché da un aumento del valore aggiunto economico. Dal momento che i biocarburanti avanzati non sono attualmente considerati fonti di energia competitive senza un sostegno, la loro produzione dovrebbe essere sovvenzionata per poter competere con i combustibili fossili o i biocarburanti prodotti da colture alimentari;
21. sottolinea che la direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>(2)</sup> ha già fissato requisiti obbligatori riguardanti l'uso di elettricità, gas naturale e idrogeno per alimentare i veicoli;
22. sottolinea che le fonti di energia alternativa, il biometano e i biocarburanti attualmente disponibili permetteranno di sostituire in parte i veicoli convenzionali a diesel o benzina. Ciò determinerà un aumento della sicurezza energetica, grazie alla riduzione della domanda di combustibili convenzionali;
23. invoca una definizione ampiamente condivisa dei biocarburanti. Chiede inoltre dei criteri per la sostenibilità e la riduzione dell'anidride carbonica che favoriscano la certezza giuridica, l'applicazione della normativa e le decisioni di investimento nella produzione e nell'uso di biocarburanti;
24. segnala che è importante prendere in considerazione le specificità nazionali, regionali e locali e le diverse materie prime disponibili localmente e in ambito regionale. Occorre tener conto del bilancio energetico complessivo (compresa la produzione di carburante) all'atto di regolamentare l'impiego di combustibili alternativi da fonti rinnovabili;
25. sottolinea che, da un punto di vista regionale e locale, l'energia alternativa a basse emissioni ideale dev'essere non solo prodotta, ma anche accumulata e utilizzata/consumata localmente. La produzione di energia a basse emissioni di carbonio e il suo stoccaggio per il consumo locale sono ancora più importanti nel caso delle regioni isolate, come le regioni ultraperiferiche e insulari, al fine di ridurre la loro dipendenza dall'esterno;

**Realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi**

26. sottolinea che la mobilità a zero o a basse emissioni è destinata a rivoluzionare i trasporti in termini di reti, veicoli e carburanti; Ne sono prerequisiti energia e carburanti a basso costo e accessibili. A parte l'alimentazione elettrica o a idrogeno, come possibili soluzioni a emissioni zero, anche i biocarburanti avanzati, che non sono in concorrenza con la produzione alimentare e sono fabbricati secondo modalità ecocompatibili hanno un ruolo importante nella realizzazione dell'obiettivo di ridurre le emissioni. L'attenzione dovrebbe quindi concentrarsi principalmente, ma non esclusivamente, sull'introduzione di infrastrutture, di costo contenuto, per la ricarica dei veicoli elettrici e il rifornimento di quelli a celle a combustibile alimentati a idrogeno, in considerazione del ruolo di quest'ultimo come carburante e della sua capacità di stoccaggio di energia. Al tempo stesso occorre promuovere, attraverso incentivi finanziari, le tecnologie a basse emissioni, quali i biocarburanti avanzati;
27. raccomanda di introdurre date vincolanti per tutti i livelli dell'amministrazione pubblica, al fine di garantire che le gare d'appalto per l'acquisto di nuovi veicoli per le loro flotte e per le concessioni dei servizi di trasporto pubblico riguardino esclusivamente i veicoli mossi da energie alternative;

---

<sup>(2)</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

28. sostiene la necessità di una strategia che promuova l'impiego del GNL nel trasporto e nel commercio marittimi tramite un rafforzamento del sostegno per l'adattamento delle infrastrutture portuali e mediante lo sviluppo di un approccio generale all'innovazione e al finanziamento di impianti per le navi che consentano l'uso del GNL e del metanolo prodotto dalla combustione di rifiuti;

29. sostiene la necessità di infrastrutturazione elettrica delle banchine portuali così da ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle navi che, tenendo i motori accesi, stazionano nei porti e che determinano gran parte dell'inquinamento delle città portuali;

30. osserva che i trasporti elettrici e le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici a batteria o il rifornimento di quelli a celle a combustibile alimentati a idrogeno potrebbero essere realizzati in tempi molto rapidi nelle zone e negli agglomerati urbani in cui gli enti locali lo ritengano opportuno. Le infrastrutture per i trasporti elettrici vanno costruite lungo le rotte strategiche che collegano le regioni d'Europa, in quanto l'elettromobilità transfrontaliera può superare la frammentazione del mercato interno; La maggior parte delle isole europee, ad esempio, per via delle loro dimensioni, costituiscono territori idonei alla mobilità elettrica. Un'adeguata diffusione delle infrastrutture di ricarica potrebbe contribuire rapidamente a un forte sviluppo della mobilità elettrica in tali regioni;

31. sottolinea che l'energia elettrica prodotta e stoccata localmente potrebbe offrire una fonte energetica stabile ed economica per accelerare la transizione verso un'elettromobilità a basse emissioni. La graduale introduzione di questa forma di mobilità può compensarne lo svantaggio competitivo rispetto ai combustibili convenzionali. Lo stoccaggio decentrato di elettricità integrato nella rete può offrire servizi aggiuntivi al sistema elettrico, ad esempio far superare lo squilibrio tra la fornitura di energia da fonti rinnovabili e la domanda di energia in periodi di domanda elevata o, viceversa, scarsa, oppure contribuire alla regolazione della frequenza. A tal fine è necessario inoltre agevolare la partecipazione attiva dei consumatori alla gestione del sistema elettrico, ad esempio tramite gli aggregatori della domanda, eliminando gli ostacoli normativi esistenti;

### **Interoperabilità e standardizzazione per l'elettromobilità**

32. condivide la posizione della Commissione riguardo alla necessità di introdurre standard comuni a livello tecnico e tecnologico, tenendo conto delle esigenze dei diversi Stati membri e regioni. La standardizzazione servirà ad incentivare l'interoperabilità dei sistemi di trasporto locali all'interno della stessa regione e tra regioni diverse;

33. teme che i piani nazionali di attuazione per l'introduzione di infrastrutture per i combustibili alternativi vengano sviluppati, nella maggior parte degli Stati membri, senza il contributo attivo degli enti locali e regionali competenti, sebbene tali piani siano un chiaro esempio della necessità di una governance multilivello; ritiene inoltre che i piani di promozione della mobilità elettrica abbiano un livello insufficiente di sostegno politico e di bilancio;

34. sottolinea la necessità di standardizzare le stazioni di ricarica dei veicoli elettrici e invita la Commissione a sostenerne la realizzazione elaborando delle norme che consentano l'integrazione delle stazioni di rifornimento nei fabbricati/strutture esistenti, conformemente alle disposizioni legislative adottate nei rispettivi paesi.

### **TRANSIZIONE VERSO I VEICOLI A EMISSIONI ZERO**

#### **Miglioramento delle prove sui veicoli per riconquistare la fiducia dei consumatori**

35. accoglie con favore le recenti disposizioni in materia di misurazione e verifica delle emissioni di sostanze nocive da parte dei veicoli, volte a garantire che le prestazioni ambientali dei veicoli siano trasparenti e affidabili. Si contribuirà così al rispetto dei limiti relativi alle emissioni di inquinanti atmosferici e ad un aumento della fiducia da parte dei consumatori. I valori soglia per le emissioni prodotte da autoveicoli e veicoli commerciali leggeri devono essere atti a garantire il conseguimento degli obiettivi/accordi in materia di emissioni inquinanti e di salute umana;

36. appoggia l'elaborazione di nuovi orientamenti in materia di etichettatura dei veicoli, dato che in tal modo si contribuisce a non trarre in inganno i consumatori. È necessario chiarire e indicare le regole relative alle modalità con cui i valori sono misurati con la nuova procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* — WLTP) e con la procedura precedente, ossia il nuovo ciclo di guida europeo (*New European Driving Cycle* — NEDC). Si dovrebbe considerare l'opportunità di modificare non soltanto gli orientamenti, ma anche la direttiva sull'etichettatura<sup>(3)</sup>. Analogamente, va riveduta la direttiva relativa alla promozione di veicoli puliti e a

<sup>(3)</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio *Revisione della direttiva 2010/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, concernente l'indicazione del consumo di energia e di altre risorse dei prodotti connessi all'energia, mediante l'etichettatura ed informazioni uniformi relative ai prodotti*, Bruxelles, 15 luglio 2015, COM(2015) 345 final.

basso consumo energetico nel trasporto su strada <sup>(4)</sup> per adeguarla agli ultimi sviluppi tecnici;

### **Strategia post 2020 per autovetture e furgoni**

37. sottolinea che le misure volte a promuovere l'introduzione dell'elettromobilità dovrebbero essere accompagnate da parametri quantitativi ed essere limitate nel tempo, in modo da garantire che si compia il processo di transizione;

### **Strategia post 2020 per autocarri e autobus**

38. ritiene che il trasporto pubblico debba continuare a guadagnare terreno sulle autovetture private e propone pertanto che la transizione verso l'elettromobilità e l'impiego degli altri combustibili che l'UE considera alternativi ai prodotti del petrolio sia accelerata, dando la priorità alla produzione e all'uso di autobus elettrici e tram, compresi quelli a celle a combustibile alimentati a idrogeno, nonché all'uso del gas naturale negli autobus e nei pullman, in modo da ridurre le emissioni di anidride carbonica; per quanto riguarda il trasporto di merci su lunghe distanze, propone di accelerare la transizione delle flotte di autocarri dal gasolio al gas naturale, l'unico carburante in grado di sostituire il gasolio, con emissioni inquinanti pari quasi a zero e con un contenuto di carbonio inferiore a quello del gasolio;

39. accoglie con favore gli sforzi compiuti dalla Commissione per promuovere l'iniziativa degli «autobus puliti» (*Clean Bus Deployment Initiative*) all'interno dell'UE, con l'intento di favorire un migliore scambio di informazioni e le economie di scala, fornendo una piattaforma a città, regioni, operatori e costruttori. Essa rafforza la fiducia dei costruttori europei nella futura domanda di autobus alimentati con carburanti alternativi e puliti, fa un uso migliore delle prossime gare d'appalto pubbliche e si dimostra maggiormente efficace nell'individuare soluzioni di finanziamento per gli appalti di maggiori entità, ricorrendo, ad esempio, alla Banca europea per gli investimenti (BEI);

40. ritiene necessario accrescere l'intensità degli aiuti dell'UE, aumentare le sinergie tra le risorse finanziarie del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) e dei fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE), e ricorrere a sovvenzioni a fondo perduto. Ciò favorirebbe una rapida sostituzione degli attuali parchi veicoli inquinanti adibiti al trasporto pubblico e garantirebbe un uso ottimale dei fondi UE disponibili;

### **I trasporti per via aerea e su rotaia**

41. sottolinea i vantaggi dei modi di trasporto su rotaia alimentati con elettricità prodotta da fonti rinnovabili o da combustibili alternativi che siano sostenibili sotto il profilo economico;

42. segnala la necessità di realizzare le infrastrutture necessarie, a livello sia locale che regionale, nelle regioni meno sviluppate sotto il profilo dei trasporti su rotaia, per consentire l'uso del trasporto ferroviario su un piano di parità con gli altri Stati membri, al fine di realizzare lo spazio ferroviario europeo unico.

CONTESTO PROPIZIO A UNA MOBILITÀ A BASSE EMISSIONI

### **L'Unione dell'energia: collegare i sistemi energetici e di trasporto**

43. è lieto di rilevare che la strategia è considerata un buon passo avanti nel quadro per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030, adottato dal Consiglio dell'UE il 23 e 24 ottobre 2014 <sup>(5)</sup>, e rispetto all'accordo di Parigi, adottato il 12 dicembre 2015 in occasione della 21<sup>a</sup> Conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici <sup>(6)</sup>, in quanto collega tra loro due importanti attori all'interno dell'UE: il trasporto dal lato della domanda e alcuni agenti fondamentali nel campo della produzione e della trasmissione di energia dal lato dell'offerta;

<sup>(4)</sup> Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. Direttiva 2009/33/CE.

<sup>(5)</sup> Conclusioni del Consiglio europeo (23 e 24 ottobre 2014), Bruxelles, 24 ottobre 2014, EUCO 169/14.

<sup>(6)</sup> Accordo COP21 di Parigi, 30 novembre-11 dicembre 2015.

44. ritiene che il pacchetto *Energia pulita per tutti gli europei* <sup>(7)</sup> si inserisca nel quadro degli sforzi compiuti dall'UE per assumere un ruolo guida verso un'energia più intelligente e pulita per tutti, sostenere la crescita economica, gli investimenti e la leadership in materia tecnologica, creare nuova occupazione e migliorare il benessere dei cittadini nelle regioni e nelle città dell'UE;

#### **Ricerca, innovazione e competitività**

45. ritiene che l'elettromobilità sia una delle forze trainanti per l'innovazione e lo sviluppo tecnologico, con benefici immediati e un ruolo fondamentale da svolgere nella riduzione dell'impatto sull'ambiente;

46. ritiene che la transizione verso modi di trasporto a basse emissioni di carbonio possa essere conseguita principalmente attraverso la politica regionale e di coesione. Investendo nella ricerca e nell'innovazione, le regioni e i comuni possono sostenere le energie rinnovabili a basse emissioni, le reti intelligenti e il trasporto urbano sostenibile;

47. è favorevole allo sfruttamento dei risultati del programma quadro per la ricerca e l'innovazione Orizzonte 2020, al fine di ottenere soluzioni di mobilità a basse emissioni di carbonio più innovative basate su servizi/investimenti;

48. incoraggia lo sviluppo di tecnologie innovative per i serbatoi di GNL sulle navi e sui pullman per il trasporto di passeggeri, allo scopo di raggiungere un'efficienza ottimale nello stoccaggio di questo carburante di sostituzione, e a questo fine chiede il finanziamento di impianti dimostrativi sulle navi da carico e su quelle per passeggeri, nonché sui pullman per il trasporto di passeggeri sulle lunghe distanze;

49. Incoraggia altresì lo sviluppo delle tecnologie innovative che consentono l'utilizzo di biocarburanti, quali il metanolo, prodotto dalla combustione di rifiuti, anche per i motori delle navi di trasporto merci e passeggeri e chiede pertanto finanziamenti a questo scopo;

50. Chiede inoltre finanziamenti per la infrastrutturazione elettrica delle banchine dei porti e soprattutto un quadro normativo cogente che valga in tutti i porti dell'Unione europea;

#### **Tecnologie digitali: sistemi di trasporto intelligenti, veicoli connessi e a guida autonoma**

51. osserva che le soluzioni IT promuovono la mobilità basata sull'uso combinato di tutti i modi di trasporto passeggeri e merci (ad esempio la biglietteria integrata e i sistemi di pedaggio, i documenti di trasporto intermodale delle merci, la pianificazione elettronica degli itinerari, le informazioni ai passeggeri in tempo reale, ecc.);

52. osserva che il diffondersi di veicoli connessi e automatizzati (a guida autonoma) che usano la tecnologia digitale può offrire numerose opportunità per contrastare gli effetti negativi dei trasporti e fornire servizi di trasporto pubblico nelle regioni meno densamente popolate; sollecita con forza l'attuazione di misure in materia di guida connessa e automatizzata, in conformità della dichiarazione di Amsterdam <sup>(8)</sup>; a questo proposito, accoglie con favore l'adozione — il 30 novembre 2016 — della strategia dell'UE per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi <sup>(9)</sup>; al riguardo, il CdR sollecita una visione più coerente degli sviluppi nei trasporti innovativi e sostenibili, nonché una migliore articolazione tra i diversi pacchetti di misure, strettamente legati tra loro, proposti dalla Commissione e la comunicazione in materia;

53. sottolinea che le regioni europee vogliono essere coinvolte nell'introduzione di infrastrutture di telecomunicazione e di trasporto intelligenti. In tal modo i veicoli connessi e automatizzati possono essere utilizzati in modo efficiente e senza ostacoli lungo i corridoi della TEN-T, come pure nelle zone urbane e rurali;

54. sottolinea che i principi di proporzionalità e sussidiarietà dovrebbero conferire agli enti locali e regionali gli strumenti per decidere se e in che modo introdurre gli STI e i veicoli puliti, come riconosciuto dal piano d'azione dell'UE per la mobilità urbana, al fine di ridurre i problemi legati alle emissioni prodotte dai trasporti e alla congestione del traffico, nonché promuovere l'integrazione sociale;

<sup>(7)</sup> *Energia pulita per tutti gli europei: liberare il potenziale di crescita dell'Europa*, Banca dati dei comunicati stampa della Commissione europea. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-4009\\_it.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_it.htm).

<sup>(8)</sup> Dichiarazione di Amsterdam *Cooperazione nel campo della guida connessa e automatizzata*, 14 e 15 aprile 2016.

<sup>(9)</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni *Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata*, Bruxelles, 30 novembre 2016, COM(2016) 766 final.

## Competenze

55. riconosce che la transizione verso una mobilità a basse emissioni pone delle sfide per il mercato del lavoro, ed è pertanto prioritario garantire che la forza lavoro sia riqualificata per le nuove mansioni. Nonostante gli elevati tassi di disoccupazione, in numerosi ambiti importanti del settore dei trasporti manca personale dotato di competenze digitali;

56. Si rammarica che quanto previsto dalla precedente comunicazione del 2009 sulla mobilità urbana, cioè lo sviluppo da parte delle autorità locali di Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS), non sia incluso nell'attuale comunicazione. Evidenzia quindi la necessità di esplicitare sia nell'ambito di questa strategia che nelle iniziative e negli atti che vi daranno attuazione, che la pianificazione integrata delle città costituisce un fattore chiave per lo sviluppo della mobilità sostenibile anche attraverso l'elaborazione ed attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

57. sottolinea l'importanza dei sistemi di formazione duale, propone un intenso scambio di esperienze tra le regioni dell'UE riguardo alle buone pratiche in materia di mobilità a basse emissioni, con la partecipazione degli istituti di formazione professionale e delle imprese;

## Investimenti

58. plaude al fatto che l'innovazione e lo sviluppo di infrastrutture siano al centro degli obiettivi del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), volti ad incentivare gli investimenti combinati (pubblico-privato) nei trasporti e nelle infrastrutture. Il FEIS, combinato con sovvenzioni a fondo perduto provenienti dai fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE), potrebbe permettere una partecipazione più intensa dei livelli locale e regionale a tali progetti, siano essi su piccola o grande scala;

59. propone di aumentare l'importo e la quota dei fondi destinati al trasporto a basse emissioni nell'ambito di Orizzonte 2020 e del CEF al momento di pianificare il prossimo quadro finanziario pluriennale. Il CEF merita di essere promosso ulteriormente, in quanto produce un notevole effetto leva: ogni euro di sovvenzione CEF utilizzato genera infatti da 3 a 3,5 euro di investimenti nei trasporti a basse emissioni;

60. sottolinea che gli sviluppi, nelle città e regioni, sia promossi dalle amministrazioni che basati su partenariati pubblico-privati potrebbero fornire gli incentivi necessari per l'efficace finanziamento e funzionamento di soluzioni di mobilità a basse emissioni; propone inoltre di privilegiare il ricorso al FEIS e ai fondi SIE per le soluzioni di trasporto locali, innovative e a basse emissioni. Delle sovvenzioni a fondo perduto dovrebbero essere rese a tal fine disponibili nel quadro strategico di riferimento post 2020;

61. sottolinea che gli enti locali e regionali svolgono un ruolo chiave nel promuovere la produzione locale di energia, nonché nelle reti energetiche intelligenti e integrate. I fondi SIE dovrebbero favorire gli investimenti necessari tramite sovvenzioni a fondo perduto da erogare in primo luogo nelle regioni dell'UE più in ritardo di sviluppo;

62. osserva che il piano di investimenti per l'Europa prevedeva anche il finanziamento pubblico dei progetti di trasporto a basse emissioni e delle reti intelligenti tra l'inizio del 2015 e la fine del 2017;

## Azione delle città

63. propone che le pratiche di pianificazione urbanistica e interurbana delle città europee di piccole e grandi dimensioni individuino, nel quadro dei PUMS, le zone idonee per il trasporto e la mobilità a basse emissioni. Nella pianificazione urbanistica si dovrebbe dare la precedenza agli spostamenti attivi (in bicicletta e a piedi), alle soluzioni di trasporto pubblico e ai sistemi di mobilità condivisa (car sharing e car pooling); chiede pertanto una politica europea di investimenti nei trasporti lungimirante che consenta di migliorare la salute pubblica e che investa nella ciclabilità almeno il 10 % dei fondi UE destinati ai trasporti, nelle regioni in cui esistano condizioni orografiche adatte, tenendo pienamente conto dell'accordo raggiunto alla COP 21 di Parigi;

64. propone lo studio preliminare della mobilità determinata dalla pianificazione urbanistica e territoriale nelle aree metropolitane. È necessario aumentare la densità delle città e delle aree metropolitane corrispondenti al fine, da un lato, di ridurre il bisogno di spostamenti motorizzati avvicinando i servizi ai cittadini e, dall'altro, di permettere il miglioramento delle reti di trasporto pubblico accrescendone l'efficienza sotto il profilo sociale ed economico e incrementandone l'uso;

65. sottolinea l'importanza della pianificazione territoriale per la mobilità a basse emissioni. La struttura degli insediamenti e la concezione dell'ambiente urbano sono fattori che creano le condizioni topografiche necessarie per lo sviluppo di una mobilità a basse emissioni sul lungo periodo. Nei casi in cui le regioni dispongano di competenze in materia di pianificazione territoriale in virtù dell'ordinamento giuridico o costituzionale dello Stato membro di appartenenza, il CdR raccomanda di inserire questo tipo di azione nei loro piani operativi a livello territoriale, sovracomunale o metropolitano;
66. riconosce che l'uso della bicicletta quale modo di trasporto dovrebbe essere incentivato, in linea con quanto espresso nel suo parere *Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica* <sup>(10)</sup>, potenziando il ruolo dei finanziamenti pubblici dell'UE per i progetti di mobilità ciclistica, e rinnova la propria richiesta affinché il programma di lavoro della Commissione europea per il 2018 comprenda una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica. In quanto promotori attivi della bicicletta e, a questo proposito, anche degli appalti verdi, i comuni possono rafforzare il proprio ruolo nella lotta ai cambiamenti climatici partecipando a iniziative quali la *Capitale verde europea* o *Science meets Regions* (La scienza incontra le regioni). Si potrebbe proporre di integrare nella TEN-T tratti importanti delle piste ciclabili;
67. sottolinea che, in conformità con la direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia <sup>(11)</sup>, i nuovi edifici costruiti nell'UE dovrebbero prevedere punti di ricarica dei veicoli elettrici (dotati, di preferenza, di un impianto di stoccaggio). Analogamente, la ristrutturazione dei condomini dovrebbe prevedere anche questi interventi edilizi <sup>(12)</sup>;
68. osserva che l'installazione di sistemi di ricarica intelligenti negli edifici potrebbe contribuire a mantenere la flessibilità delle reti elettriche: l'energia accumulata nelle batterie dei veicoli elettrici potrebbe cioè essere immessa nella rete elettrica generale. È necessario un approccio a trecentosessanta gradi che, ad esempio, consideri i veicoli elettrici come parte integrante del patrimonio edilizio;
69. sottolinea che le città di piccole e grandi dimensioni sono le principali parti interessate ai trasporti in termini di concentrazione di popolazione e rileva che i problemi di mobilità urbana non possono essere risolti soltanto con un approccio settoriale. Ricorda pertanto che il reale valore aggiunto per gli enti locali e regionali, al momento di elaborare i loro PUMS <sup>(13)</sup> contemporaneamente ai loro piani d'azione per l'energia sostenibile, che comprendono un inventario del mix energetico locale reale e di quello ideale, consiste nel tener conto del legame tra la dimensione urbana della politica dei trasporti e il concetto più ampio di pianificazione territoriale. Questi sforzi condotti localmente potrebbero fruire dell'assistenza e consulenza professionale del Patto dei sindaci, al fine di creare un trasporto locale più inclusivo che produca un minor inquinamento atmosferico e acustico;
70. Allo stesso modo, nei casi in cui le regioni dispongano di competenze in materia di pianificazione territoriale in virtù del loro ordinamento giuridico o costituzionale, si raccomanda di inserire nei loro piani di mobilità urbana e interurbana sostenibile anche questo tipo di azioni;
71. propone di istituire reti tematiche di città europee per promuovere la mobilità a basse emissioni. Tali reti consentirebbero alle imprese locali, ma anche al grande pubblico, di partecipare maggiormente alla realizzazione della mobilità a basse emissioni, per esempio fornendo servizi di trasporto condivisi. Avvalendosi delle soluzioni informatiche più moderne, queste reti di città possono altresì mobilitare gruppi specifici di destinatari a favore di una più ampia diffusione della mobilità a basse emissioni.

Bruxelles, 13 luglio 2017.

Il presidente  
del Comitato europeo delle regioni

Markku MARKKULA

<sup>(10)</sup> Parere del CdR *Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica*, adottato il 12 ottobre 2016.

<sup>(11)</sup> Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia.

<sup>(12)</sup> Parere ENVE-VI-019, in corso di elaborazione, sul tema *L'efficienza energetica nell'edilizia* (relatore: Rijsberman — ALDE/NL).

<sup>(13)</sup> Parere del CdR sui piani di mobilità urbana sostenibile (COTER-V-048 sul tema *Pacchetto per la mobilità urbana*).