

Ricerca per la commissione TRAN Pacchetto "Pronti per il 55 %": effetti previsti su connettività e mobilità in Europa.



RISULTATI PRINCIPALI

- Il pacchetto "Pronti per il 55 %" mira a realizzare gli obiettivi della normativa europea sul clima: una riduzione del 55 % delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2030 e la neutralità climatica entro il 2050. Il pacchetto contiene **undici testi legislativi relativi al settore dei trasporti**. In cinque casi si tratta di riforme orizzontali, gli altri

sei testi riguardano modalità specifiche.

- **Lo studio valuta gli effetti prevedibili su connettività e mobilità dei testi legislativi "Pronti per il 55 %" relativi ai trasporti.** L'analisi comprende la dimensione modale, geografica, economica, sociale e tecnologica e adotta definizioni operative di connettività e mobilità per valutare in che modo le riforme passate e il pacchetto "Pronti per il 55 %" contribuiscano a nuove dinamiche e tendenze.
- I decisori politici dovrebbero **continuare a ricercare compromessi in materia di connettività e mobilità, riconoscendo che è possibile conseguire la decarbonizzazione** mantenendo o migliorando al contempo i livelli di connettività e mobilità.
- L'attuazione da parte degli Stati membri del pacchetto "Pronti per il 55 %" in materia di trasporti dovrebbe essere sostenuta da finanziamenti dell'UE che affrontino gli effetti della distribuzione disomogenea dei trasporti (e del costo della vita) nel tempo, nello spazio e tra gruppi demografici. Tali finanziamenti faciliteranno inoltre il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale.

Questo documento è la sintesi dello studio *Pacchetto "Pronti per il 55 %": effetti previsti su connettività e mobilità in Europa*. La versione integrale dello studio è disponibile in inglese all'indirizzo <https://bit.ly/3N1v7Jv>.

Dipartimento tematico Politica strutturale e di coesione
Direzione generale delle Politiche interne

Autori: Hugh GARDNER, Marco BRAMBILLA, David MATHEUS, Giorgio RANDO (Ecorys),
Stefan GREBE, Dagmar NELISSEN, Maarten DE VRIES e Stuart ROSS (CE Delft)

PE 752.457 – novembre 2024

Il pacchetto "Pronti per il 55 %" e la politica dei trasporti

Rispetto ai livelli del 1990, il pacchetto "Pronti per il 55 %" mira a conseguire una riduzione del 55 % delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2030, e la neutralità climatica entro il 2050. Si compone di **diciannove testi legislativi, di cui undici rilevanti per la politica dei trasporti** con il fine di contribuire agli obiettivi climatici.

Cinque riforme orizzontali mirano a garantire l'accesso alle infrastrutture di ricarica e rifornimento di combustibili alternativi, aumentare la quota di fonti energetiche rinnovabili entro il 2030, affrontare l'impatto sociale e distributivo del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) nel trasporto su strada. Contribuiscono agli obiettivi climatici anche **sei riforme specifiche per il trasporto stradale, marittimo e aereo**. Per il **trasporto su strada**, nuove norme introducono obiettivi progressivi di riduzione delle emissioni per autovetture e furgoni, così come un obiettivo di riduzione del 100 % per autovetture e furgoni nuovi entro il 2035. Per quanto riguarda il **trasporto marittimo**, oltre a promuovere l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, si è esteso l'ETS anche a questa modalità di trasporto. Rispetto al **trasporto aereo**, i testi legislativi mirano a ridurre l'impronta ambientale con un regime globale di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio tramite l'ETS, nonché a consentire un uso diffuso di carburanti sostenibili.

Lo studio valuta gli effetti prevedibili su connettività e mobilità nell'UE del pacchetto "Pronti per il 55 %" relativo alla politica dei trasporti.

Connettività e mobilità dei trasporti

Connettività e mobilità sono concetti legati alle prestazioni delle reti di trasporto. La connettività riguarda la disponibilità di infrastrutture e servizi e la loro integrazione per spostamenti senza soluzione di continuità. La mobilità riguarda la facilità e l'efficienza del trasporto di merci e persone. Nell'ambito delle politiche dell'UE, la mobilità è un concetto basato sulla domanda, mentre la connettività si focalizza sulla creazione di reti integrate e servizi di alta qualità. In questo studio, la **connettività rappresenta le caratteristiche fisiche e operative delle reti di trasporto** che consentono la circolazione di merci e persone (cioè l'offerta di trasporto). La **mobilità misura il modo in cui il sistema di trasporto soddisfa le esigenze degli utenti** (cioè la domanda di trasporto), compresa la capacità di muoversi in modo efficace ed efficiente.

Valutazione dei testi legislativi "Pronti per il 55 %" relativi ai trasporti

La valutazione ha messo in luce gli effetti sulle modalità merci e passeggeri nel trasporto stradale, marittimo e aereo, sottolineando il **potenziale trasformativo del pacchetto "Pronti per il 55 %"**. Gli effetti sono trasversali e specifici per ciascuna modalità, e soprattutto economici e sociali. Nel complesso, il pacchetto "Pronti per il 55 %" richiederà **sforzi politici coordinati, notevoli investimenti nelle infrastrutture e un'attenta valutazione degli effetti economici e sociali** per garantire una transizione equa ed efficiente della connettività e mobilità.

Per quanto riguarda il **trasporto su strada**, si prevede che norme più rigorose in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture aumenteranno notevolmente l'uso di veicoli a basse e a zero emissioni. Permangono difficoltà nel garantire l'accessibilità economica per i gruppi a basso reddito e nello sviluppo di un'adeguata rete di infrastrutture di ricarica. Il mercato dei veicoli di seconda mano a basse e a zero emissioni si trova ad affrontare varie sfide, ad esempio la limitata longevità delle batterie e l'incertezza del valore di rivendita, che scoraggiano i potenziali acquirenti e

complicano gli sforzi per aumentarne l'uso. Il Fondo sociale per il clima affronta gli effetti indesiderati dovuti all'estensione dell'ETS.

L'uso di veicoli pesanti a zero e a basse emissioni richiederà notevoli investimenti in infrastrutture dedicate di ricarica e rifornimento. I sussidi che riducono il prezzo di acquisto continuano a essere importanti per gli operatori dei trasporti.

Per il **trasporto marittimo**, l'inclusione delle tratte nell'ETS e l'imposizione di limiti più severi per l'intensità dei gas a effetto serra mirano a ridurre le emissioni, ma aumenteranno i costi di esercizio per le navi interessate, determinando un aumento del prezzo dei biglietti per i passeggeri. I prezzi più elevati potrebbero indurre i passeggeri a scegliere, se possibile, altre modalità di trasporto. Non sono previsti cambiamenti importanti nella pratica, per esempio il fatto che le navi rallentino o vengano cambiati i porti di scalo.

La direttiva ETS riveduta e il regolamento FuelEU Maritime incidono analogamente sul trasporto merci marittimo, e questo aumenta i costi di esercizio delle navi e le tariffe di nolo. Dato il loro basso impatto sul prezzo finale, non si prevede che queste ultime determinino un aumento significativo dei costi. L'impatto sulla connettività può essere minore per le navi adibite al trasporto merci, in quanto hanno più possibilità di rallentare e ridurre il consumo di carburante, o di aggirare le regole facendo scalo in porti al di fuori dell'ambito di applicazione della normativa. Ciò potrebbe avere effetti a catena sull'occupazione e sui collegamenti per i porti dell'UE che perdono questo traffico.

Nel **trasporto aereo**, è probabile che il prezzo dei biglietti aumenti e che i passeggeri optino per alternative meno costose, in quanto il settore è soggetto agli obblighi di miscelazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) e all'eliminazione graduale delle quote gratuite ETS. Investimenti significativi nella produzione e nelle infrastrutture di carburanti sostenibili per l'aviazione sono fondamentali per la decarbonizzazione. Gli effetti per la connettività possono includere la riduzione della frequenza di volo su determinate rotte.

Il trasporto merci aereo è soggetto a misure analoghe. È improbabile che un aumento (limitato) delle tariffe di nolo riduca la domanda. È inoltre improbabile che vi sia una distorsione significativa della competitività rispetto agli hub esterni al SEE.

Raccomandazioni strategiche

- La politica dell'UE ricerca (e dovrebbe continuare a ricercare) compromessi in materia di connettività e mobilità, riconoscendo che nella maggior parte dei casi è possibile conseguire la decarbonizzazione mantenendo o migliorando i livelli di connettività e mobilità.
- L'attuazione da parte degli Stati membri dell'attuale normativa dell'UE sui trasporti legata al pacchetto "Pronti per il 55 %" necessita di un sostegno continuo, con particolare attenzione alle strategie organiche di finanziamento che affrontino gli effetti della distribuzione disomogenea dei trasporti nel tempo, nello spazio e tra gruppi demografici. Occorre sottolineare la necessità di politiche e finanziamenti che facilitino il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale.
- Garantire che gli Stati membri **raggiungano gli obiettivi del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi e del regolamento TEN-T per le infrastrutture di ricarica**. La valutazione dei rapporti di avanzamento biennali contribuirà a verificare il conseguimento degli obiettivi.
- **Monitorare i costi di produzione delle batterie e le questioni relative alla catena di fornitura**, e garantire che il trasporto su strada si adatti seguendo la via e le azioni individuate dall'Alleanza europea delle batterie e dal regolamento sulle batterie.

- Garantire che i piani sociali per il clima **sostengano l'accessibilità economica dei veicoli puliti**, in particolare negli Stati membri a basso reddito. Focalizzarsi sui seguenti aspetti: i) finanziare l'acquisto di veicoli puliti, ii) **sostenere la ricerca e l'innovazione** per i veicoli passeggeri puliti a lunga percorrenza utilizzando il Fondo per l'innovazione e Orizzonte Europa.
- Valutare l'impatto dei regolamenti dell'UE sulle navi più piccole e **sostenere il trasporto marittimo a corto raggio per evitare il trasferimento modale**. Aggiornare le politiche per prevenire che i porti dell'UE vengano evitati a causa dei costi e rafforzare le misure internazionali in materia di gas a effetto serra e sicurezza per il trasporto marittimo.
- **Garantire la fornitura tempestiva di combustibili rinnovabili** per uso marittimo e chiarire in che modo le entrate derivanti dall'ETS e da FuelEU sosterranno gli sforzi di decarbonizzazione.
- **Gli aeroporti regionali con un'elevata percentuale di compagnie aeree low cost potrebbero subire un impatto relativamente forte**. Migliorare quindi i collegamenti ferroviari tra le città servite da questi aeroporti e rafforzare la mobilità ferroviaria affrontando le sfide connesse ai sistemi unici di prenotazione e ai diritti dei passeggeri. **Condurre ricerche per individuare i gruppi di reddito maggiormente colpiti dall'aumento del prezzo dei biglietti aerei all'interno del SEE**.
- Promuovere condizioni di parità a livello mondiale, sollecitando politiche climatiche più rigorose per il trasporto aereo nei paesi terzi al fine di mantenere la competitività degli hub dell'UE. Sostenere la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione nelle regioni ultraperiferiche per attenuare gli effetti sulla connettività e sfruttarne le condizioni favorevoli per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Maggiori informazioni

Questa sintesi è disponibile in inglese, francese, italiano, spagnolo e tedesco. È possibile scaricare le sintesi e lo studio, disponibile in inglese, all'indirizzo <https://bit.ly/3N1v7Jv>.

Ulteriori informazioni sulla ricerca effettuata dal dipartimento tematico per conto della commissione TRAN sono reperibili all'indirizzo <https://research4committees.blog/tran>.

Segui @PolicyTRAN

Clausola di esclusione della responsabilità e diritto d'autore. Le opinioni espresse in questo documento sono di responsabilità esclusiva degli autori e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo. La riproduzione e la traduzione a fini non commerciali sono autorizzate, purché sia citata la fonte e il Parlamento europeo abbia ricevuto una nota di preavviso e una copia. © Unione europea, 2024.

© L'immagine a pagina 1 è stata concessa in licenza da Adobe Stock.

Amministratori responsabili della ricerca: Davide PERNICE, Ariane DEBYSER Assistente redazionale: Mariana VÁCLAVOVÁ
Contatto: Poldep-cohesion@ep.europa.eu

Il documento è disponibile all'indirizzo <https://www.europarl.europa.eu/committees/it/supporting-analyses/sa-highlights>.