

Bruxelles, 4 giugno 2021
(OR. en)

9324/21

TRANS 349
AVIATION 141
MAR 90
ENV 384
CLIMA 132
MI 417
RECH 280
IND 156
ENER 252
COMPET 442

RISULTATI DEI LAVORI

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: Delegazioni

n. doc. prec.: 8824/21

Oggetto: Conclusioni del Consiglio sulla strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente

Si allegano per le delegazioni le "Conclusioni del Consiglio sulla strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente", approvate dal Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 3 giugno 2021.

CONCLUSIONI DEL CONSIGLIO

sulla

strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente

VISTE:

- le conclusioni del Consiglio europeo del dicembre 2019¹ e del dicembre 2020² per quanto riguarda i cambiamenti climatici;
- le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2020³ e la dichiarazione dei membri del Consiglio europeo del marzo 2021⁴, per quanto riguarda il digitale;
- le conclusioni del Consiglio su considerazioni strategiche relative a un piano di emergenza per il settore europeo del trasporto di merci in caso di pandemia o altra grave crisi⁵;
- le conclusioni del Consiglio su "Rispetto delle necessarie misure di igiene e di controllo delle infezioni per garantire il trasporto collettivo transfrontaliero di passeggeri"⁶;
- le conclusioni del Consiglio sullo stato di attuazione della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) nel settore dei trasporti⁷;

¹ Doc. EUCO 20/19.

² Doc. EUCO 22/20.

³ Doc. EUCO 13/20.

⁴ Doc. SN 18/21.

⁵ Doc. ST 12391/20.

⁶ Doc. ST 9699/20.

⁷ Doc. ST 15425/17.

- le conclusioni del Consiglio sul tema "Priorità per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2020: competitività, decarbonizzazione e digitalizzazione per garantire la connettività globale, un mercato interno efficiente e un cluster marittimo di livello mondiale"⁸;
- le conclusioni del Consiglio sulla digitalizzazione dei trasporti⁹;
- le conclusioni del Consiglio su "Il settore del trasporto per vie navigabili dell'UE – Prospettive future: verso un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE neutro in termini di emissioni di CO₂, senza incidenti, automatizzato e competitivo"¹⁰;
- le conclusioni del Consiglio "Verso un mercato dell'idrogeno per l'Europa"¹¹;
- le conclusioni del Consiglio sul futuro dei sistemi energetici nell'Unione dell'energia per garantire la transizione energetica e il raggiungimento degli obiettivi in materia di energia e clima per il 2030 e oltre¹²;
- le conclusioni del Consiglio "Per una ripresa circolare e verde"¹³;
- le conclusioni del Consiglio "Mettere le ferrovie in prima linea nella mobilità intelligente e sostenibile"¹⁴,

⁸ Doc. ST 9976/17.

⁹ Doc. ST 15431/17.

¹⁰ Doc. ST 8648/20.

¹¹ Doc. ST 13976/20.

¹² Doc. ST 10592/19.

¹³ Doc. ST 13852/20.

¹⁴ Doc. ST 9396/21.

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

1. ACCOGLIE CON FAVORE la presentazione da parte della Commissione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁵, che comprende una visione a medio-lungo termine per un sistema dei trasporti e della mobilità più rispettoso dell'ambiente e del clima, digitalizzato, resiliente, equo e competitivo.
2. SOSTIENE l'obiettivo della Commissione di rendere i trasporti europei più sostenibili, inclusivi, intelligenti, sicuri e resilienti e di garantire un importante contributo del settore dei trasporti al fine di conseguire l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE per il 2050, in linea con l'accordo di Parigi, nonché l'obiettivo vincolante di riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.
3. A tale riguardo RITIENE che, parallelamente al passaggio a una maggiore sostenibilità, tutti i modi di trasporto debbano contribuire a una riduzione sostanziale delle emissioni del settore dei trasporti entro il 2030 ed entro il 2050 in una maniera che preservi la loro competitività e tenga conto del loro potenziale di riduzione delle emissioni. In tale contesto, INVITA la Commissione a valutare, in linea con i principi del "legiferare meglio", in che modo ciascuna misura prevista nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente garantirà che i modi di trasporto possano contribuire al meglio al conseguimento dei summenzionati obiettivi per il 2030 e il 2050, anche effettuando un esame approfondito dell'impatto ambientale, economico e sociale a livello degli Stati membri.
4. SOTTOLINEA inoltre che gli sforzi per conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni dovrebbero essere realizzati collettivamente nel modo più efficiente possibile in termini di costi, con la partecipazione di tutti gli Stati membri a tali sforzi, tenendo conto di considerazioni di equità e solidarietà, nonché dei diversi punti di partenza e delle specifiche circostanze nazionali degli Stati membri, compresi gli Stati membri insulari e le isole, senza lasciare indietro nessuno.

¹⁵ Comunicazione della Commissione dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (doc. ST 14012/20 + ADD 1).

5. Al fine di ridurre in modo sostanziale il consumo di combustibili fossili e la dipendenza dagli stessi, È DEL PARERE che una transizione ambiziosa ma equilibrata verso veicoli, imbarcazioni, sistemi aerei e relative flotte a emissioni zero, che promuova la consapevolezza e la prevedibilità per tutte le parti, dai fornitori ai consumatori, richieda un aggiornamento del quadro legislativo dell'UE, in linea con i principi di un mercato interno funzionante, per facilitare l'immissione sul mercato e la diffusione di sistemi di propulsione alternativi, come quelli alimentati da elettricità o idrogeno, nonché – a integrazione – l'installazione su vasta scala di infrastrutture di supporto, compresa la diffusione di punti di ricarica e rifornimento per combustibili alternativi. RITIENE, in tale contesto, che le soluzioni a basse emissioni e i carburanti per i trasporti a basse emissioni di carbonio o rinnovabili possano fornire soluzioni efficaci per la transizione e che occorra intensificare gli sforzi per evitare l'immissione sul mercato dei mezzi di trasporto più inquinanti per ciascun modo di trasporto.
6. SOTTOLINEA che i principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga" dovrebbero riflettersi nelle misure di politica dei trasporti per e in tutti i modi di trasporto. EVIDENZIA che è opportuno introdurre incentivi che promuovano la diffusione di trasporti più sostenibili, anche per il rinnovo e l'ammodernamento di veicoli, imbarcazioni, sistemi aerei e relative flotte.
7. SOTTOLINEA che la digitalizzazione e la promozione dell'innovazione nelle tecnologie verdi sono motori fondamentali della competitività globale a lungo termine del sistema dei trasporti dell'UE, in quanto possono migliorare la sostenibilità, anche riducendo l'inquinamento, aumentare l'efficienza, la sicurezza, la protezione e il comfort, nonché promuovere un ecosistema di trasporto multimodale integrato, e in tale contesto INVITA ad adottare l'approccio individuato nella dichiarazione di Passau del 29 ottobre 2020 dal titolo "Smart Deal for Mobility – Shaping the mobility of the future with digitalisation – sustainable, safe, secure and efficient" (Patto intelligente per la mobilità – plasmare la mobilità del futuro con la digitalizzazione – sostenibilità, sicurezza, protezione ed efficienza) nell'elaborazione delle politiche in materia di trasporti e mobilità. RICORDA che la multimodalità richiede che le informazioni di viaggio, l'emissione di biglietti e i pagamenti siano multimodali e interoperabili.

8. RICORDA l'importanza delle attività di ricerca e innovazione per rafforzare la sostenibilità, la digitalizzazione e la resilienza del sistema dei trasporti e della mobilità e ACCOGLIE CON FAVORE, in particolare, il contributo che i partenariati istituiti nell'ambito del programma Orizzonte Europa dovrebbero apportare in tal senso, evidenziando nel contempo che, oltre allo sviluppo e alla diffusione di tecnologie innovative climaticamente neutre, è necessario a tal fine che intervenga anche un cambiamento nei comportamenti degli utenti del sistema dei trasporti e della mobilità.
9. SOTTOLINEA che gli sforzi di ricerca e innovazione nell'ambito della mobilità cooperativa connessa e automatizzata dovrebbero contemplare tutti i modi di trasporto così da migliorare la sicurezza e l'efficienza dei trasporti, ridurre la congestione e contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici e ambientali, promuovendo nel contempo l'interoperabilità e la protezione dei dati nella fase di utilizzo e prevedendo casi d'uso inclusivi e accessibili, anche economicamente. RICORDA la necessità di preparare le infrastrutture per sostenere l'automazione.
10. INVITA ad adottare rapidamente un'iniziativa su uno spazio dei dati sulla mobilità dell'UE, che dovrebbe garantire un accesso equo, affidabile e sicuro ai dati e l'interoperabilità degli stessi per migliorare l'efficienza dei trasporti, oltre che per promuovere un trasporto multimodale senza soluzione di continuità per passeggeri e merci, mirando nel contempo anche all'interoperabilità dei dati con altri spazi di dati correlati. OSSERVA che lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti dovrebbe continuare a basarsi su un'ampia gamma di tecnologie di comunicazione elettronica, quali le tecnologie mobili e Wi-Fi, nonché su servizi e infrastrutture che rivestono un'importanza strategica, come Galileo ed EGNOS.

11. PONE IN EVIDENZA che il completamento dello spazio unico europeo dei trasporti rimane una pietra angolare della politica dei trasporti dell'UE e SOTTOLINEA che una condizione preliminare per la realizzazione di tale obiettivo e il conseguimento di trasporti e di una mobilità sostenibili e intelligenti consiste nel disporre di infrastrutture di trasporto multimodali resilienti, aggiornate e ad alte prestazioni per contribuire a collegare e integrare tutti gli Stati membri e le regioni dell'UE, comprese quelle remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche, montane e scarsamente popolate, al fine di migliorare la libera circolazione delle persone, delle merci e dei servizi. In tale contesto, RAMMENTA l'importanza del completamento della rete transeuropea dei trasporti centrale e globale entro il termine stabilito, anche affrontando i collegamenti mancanti e le strozzature, e accoglie con favore l'ulteriore integrazione dei nodi urbani.
12. GUARDA CON INTERESSE alla presentazione da parte della Commissione dell'imminente iniziativa sulla mobilità urbana e SOTTOLINEA in tale contesto l'importanza di promuovere la mobilità attiva, come gli spostamenti in bicicletta e a piedi, l'uso dei trasporti pubblici e dei nuovi servizi di mobilità, la gestione efficace della mobilità, la multimodalità e i mezzi di trasporto sostenibili in tutti i modi di trasporto (stradale, ferroviario, per vie navigabili e aereo), come richiesto nella dichiarazione di Graz del 30 ottobre 2018 dal titolo "Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe" (L'inizio di una nuova era: una mobilità pulita, sicura e a costi accessibili per l'Europa). RICORDA, in tale contesto, che i trasporti pubblici sono stati gravemente colpiti dalla crisi COVID-19 e che la risposta politica alla crisi dovrebbe mirare a ripristinare la fiducia e a migliorare la resilienza dei trasporti pubblici, accelerandone la trasformazione e la modernizzazione sostenibili, garantendo nel contempo l'accessibilità economica dei trasporti, dato il ruolo essenziale dei trasporti pubblici nella coesione sociale e territoriale.

13. SOTTOLINEA che, pur diventando più sostenibile, digitalizzato e automatizzato, il sistema dei trasporti e della mobilità dovrebbe rimanere incentrato sull'utente e sulla persona. La politica dei trasporti dell'UE dovrebbe essere inclusiva e promuovere la disponibilità e l'accessibilità per tutti, anche per i gruppi vulnerabili quali gli anziani, le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità, nonché per i bambini. Dovrebbe essere garantita l'accessibilità economica in modo da combattere la povertà dei trasporti e dovrebbe essere rafforzata la sicurezza dei trasporti, anche per quanto riguarda la mobilità attiva. La politica dei trasporti dell'UE dovrebbe inoltre continuare a migliorare le condizioni sociali in tutti i modi di trasporto, comprese le condizioni di lavoro, ottimizzare le opportunità di riqualificazione delle competenze e aumentare l'attrattiva delle professioni del settore. È CONSAPEVOLE del fatto che la politica dei trasporti dell'UE dovrebbe mirare a eliminare le disuguaglianze e a promuovere la parità di genere, nonché i diritti e le pari opportunità per tutti. Si dovrebbe considerare e promuovere l'integrazione di tali obiettivi in tutte le fasi di preparazione, attuazione e monitoraggio delle misure di politica dei trasporti. EVIDENZIA la necessità di un impegno pubblico e di un dialogo sociale efficaci per tradurre adeguatamente nelle politiche in materia di trasporti e mobilità le mutevoli esigenze delle persone e delle parti interessate.
14. METTE IN RILIEVO la necessità di garantire che i trasporti e la logistica si riprendano completamente dall'attuale crisi COVID-19. SOTTOLINEA che la risposta economica a tale crisi offre un'opportunità per accelerare la trasformazione e la modernizzazione sostenibili del sistema dei trasporti e della mobilità e INVITA la Commissione a presentare rapidamente i progressi compiuti nella preparazione di un piano di emergenza per i trasporti con l'obiettivo di affrontare meglio la pandemia e altre gravi crisi, come richiesto dal Consiglio nelle conclusioni su considerazioni strategiche relative a un piano di emergenza per il settore europeo del trasporto di merci in caso di pandemia o altra grave crisi.

15. EVIDENZIA l'importanza di tenere conto anche della dimensione internazionale della politica dei trasporti al fine di rafforzare la competitività del settore dei trasporti dell'UE, nonché la sua sostenibilità ed efficienza, seguendo gli sviluppi globali, e di svolgere un ruolo attivo nei consessi internazionali, in particolare nel contesto della definizione di norme globali e del mantenimento di condizioni di parità.
16. PRENDE ATTO della stima della Commissione, contenuta nella sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, di un deficit di finanziamento complessivo di circa 230 miliardi di EUR all'anno fino al 2030 in relazione alle misure necessarie per realizzare l'obiettivo di un sistema dei trasporti e della mobilità più resiliente, sostenibile e intelligente, compresi gli sforzi per la transizione. SOTTOLINEA che un livello adeguato di finanziamenti dell'UE, nonché di finanziamenti pubblici a livello nazionale, regionale e locale e di risorse private, è fondamentale per far fronte alle notevoli esigenze di investimento derivanti da maggiori ambizioni in termini di intelligenza e sostenibilità in tutti i modi di trasporto. In tale contesto, ACCOGLIE CON FAVORE la revisione in corso da parte del gruppo BEI della sua politica di finanziamento dei trasporti nel quadro più ampio della tabella di marcia della banca per il clima 2021-2025 e SOTTOLINEA la necessità di allineare tale politica di finanziamento con gli obiettivi di politica dei trasporti dell'UE in linea con quanto indicato nelle presenti conclusioni del Consiglio.
17. INVITA la Commissione a verificare periodicamente se le azioni politiche previste nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente siano sufficienti per la realizzazione di tali obiettivi di politica dei trasporti dell'UE o se possano essere necessarie misure supplementari.
-