

DIREZIONE GENERALE POLITICHE INTERNE
UNITÀ TEMATICA **B**
POLITICHE STRUTTURALI E DI COESIONE

GUIDA PRATICA



IT



***Europe Direct è un servizio a vostra disposizione per aiutarvi
a trovare le risposte ai vostri interrogativi sull'Unione europea***

**Numero verde unico (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Alcuni gestori di telefonia mobile non consentono l'accesso ai numeri 00 800
o non ne accettano la gratuità.

Numerose altre informazioni sull'Unione europea sono disponibili su Internet consultando
il portale Europa (<http://europa.eu>).

Una scheda bibliografica figura alla fine del volume.

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2009

ISBN 978-92-823-2835-4

doi: 10.2861/68898

Printed in Belgium

STAMPATO SU CARTA SBIANCATA SENZA CLORO



DIREZIONE GENERALE POLITICHE INTERNE
UNITÀ TEMATICA B
POLITICHE STRUTTURALI E DI COESIONE

GUIDA PRATICA

Trasporti e turismo



AUTORI

Nils DANKLEFSEN e Piero SOAVE, Unità tematica B - Politiche strutturali e di coesione, Parlamento europeo

VERSIONI LINGUISTICHE

Originale: EN

Traduzioni: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

FOTOGRAFIA

Shutterstock, iStockphoto, Parlamento europeo

INFORMAZIONI SULL'EDITORE

Per contattare l'unità tematica o abbonarsi alla newsletter mensile pubblicata dalla stessa la preghiamo di scrivere a: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Testo ultimato nell'Aprile 2009.

Bruxelles, © Parlamento europeo, 2009.

LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ


Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva dell'autore e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo.

Riproduzione e traduzione autorizzate, salvo a fini commerciali, con menzione della fonte, previa informazione dell'editore e invio di una copia a quest'ultimo.

INDICE

■ PREMESSA	7
■ CONTESTO	9
■ LA VIA DA PERCORRERE	19
■ INFORMAZIONI SUL DIPARTIMENTO TEMATICO	31
■ ALTRE PUBBLICAZIONI	35
■ ALTRE FONTI D'INFORMAZIONE	38





**«La prospettiva dalla sostenibilità
deve costituire la base e il parametro
della politica europea dei trasporti»**

Dalla risoluzione del Parlamento europeo del 12 febbraio 2003
sul Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010:
il momento delle scelte»





Onorevole deputato,

desidero cogliere questa opportunità per darLe il benvenuto al Parlamento europeo e per fornirLe delle informazioni sulle risorse interne in termini di consulenza di esperti. L'efficacia dei lavori parlamentari dipende da informazioni specializzate, oggettive, di alta qualità e aggiornate. A tale fine, sono state create cinque unità responsabili per la ricerca, note come «Dipartimenti tematici». Le loro attività coprono tutti i settori di competenza del Parlamento europeo. Realizzano ricerche indipendenti di alta qualità, condotte internamente o da esperti esterni.

Il Dipartimento tematico B - Politica strutturale e di coesione si occupa in modo particolare di cinque settori di politica: agricoltura e sviluppo rurale, cultura e istruzione, pesca, sviluppo regionale, trasporti e turismo. Fornisce un'ampia gamma di strumenti, che vanno da analisi approfondite di questioni legislative complesse a brevi note introduttive e persino a seminari, dove gli esperti sono invitati a tenere presentazioni dal vivo. Tali strumenti mirano a sostenere il lavoro degli organi parlamentari, per esempio contribuendo direttamente all'attività legislativa di una specifica commissione o fornendo informazioni generali per le visite delle delegazioni di deputati. Eccetto alcuni documenti riservati, tutti i testi prodotti dal Dipartimento tematico B - Politica strutturale e di coesione sono pubblicati nel sito web del Parlamento a beneficio di tutti i deputati e del pubblico.

La presente pubblicazione propone un riepilogo degli sviluppi politici di maggior rilievo che hanno interessato il settore dei trasporti e del turismo nel corso dell'ultima legislatura e delinea le sfide che attendono la politica dei trasporti e del turismo nel prossimo futuro. La sezione finale del documento contiene una presentazione schematica dell'offerta del dipartimento tematico B nel campo delle consulenze interne ed esterne.

Buona lettura!

Ismael Olivares Martinez
Direttore

Direzione B - Politiche strutturali e di coesione
Direzione generale delle Politiche interne dell'Unione



TRASPORTI: BASE GIURIDICA E TAPPE FONDAMENTALI

I trattato CE dedica alla politica dei trasporti l'articolo 3, paragrafo 1, lettera f), e il titolo V. Il trattato di Lisbona, non ancora in vigore, affronta la tematica nell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), e nel titolo VI del trattato sul Funzionamento dell'Unione.

Nei trattati di Roma, gli Stati membri avevano già posto l'accento sull'importanza di una politica comune dei trasporti, dedicando a quest'ultima un titolo specifico. Si può affermare, di conseguenza, che quello dei trasporti è stato uno dei primi ambiti di politica comune della Comunità. Sino alla seconda metà degli anni ottanta, tuttavia, la politica comune dei trasporti si è limitata a registrare progressi sporadici, nonostante gli sforzi profusi dalla Commissione. Di seguito vengono illustrate le tappe successive.

- **1985:** a riaprire le prospettive di una legislazione comunitaria interviene la procedura di ricorso per carenza avviata dal Parlamento europeo nei confronti del Consiglio. Nella **sentenza nella causa n. 13/83** del 22 maggio 1985, la Corte di giustizia delle Comunità europee esorta il Consiglio ad agire in relazione alla politica dei trasporti.
- **1985:** un **Libro bianco sul completamento del mercato interno** elabora delle raccomandazioni per garantire la libera prestazione dei servizi e definisce degli orientamenti per la politica comune dei trasporti, allo scopo di liberalizzare ed armonizzare le politiche del settore in tutta la Comunità.
- **1992:** la Commissione adotta un **Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti**. L'accento viene posto principalmente sull'apertura dei mercati dei trasporti. Al medesimo tempo, il Libro bianco segna una tappa fondamentale verso una concezione integrata di tutti i modi di trasporto basata sulla «mobilità sostenibile».
- **1996:** adozione di una decisione sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (di seguito RTE-T).
- **2001:** Nel **Libro bianco: «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte»** (COM(2001)370), la Commissione analizza in primo luogo i problemi e le sfide

della politica europea dei trasporti, in particolare nella prospettiva dell'allargamento dell'Unione europea verso l'Est all'epoca imminente. Lo scenario previsto è quello di un considerevole aumento del volume del traffico, con conseguenti ingorghi e situazioni di sovraccarico, soprattutto nei trasporti stradali e aerei, e di un incremento dei costi sanitari e ambientali. Una situazione, a detta della Commissione, che rischia di compromettere la competitività dell'UE e i suoi obiettivi di protezione del clima. Per combattere queste tendenze e contribuire a creare un sistema dei trasporti economicamente efficiente, ma al tempo stesso rispettoso dell'ambiente e degli aspetti sociali, la Commissione propone un pacchetto di 60 misure. Si tratta di interventi destinati a spezzare il nesso di causalità tra crescita economica e aumento del volume del traffico e a combattere gli squilibri di crescita nei diversi modi di trasporto.

- **2004:** revisione degli orientamenti in materia di RTE-T alla luce dell'allargamento dell'UE.
- **2006:** la Commissione pubblica un riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti del 2001 dal titolo «Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente» (COM (2006) 314).

TRASPORTI: OBIETTIVI E REALIZZAZIONI

La mobilità è uno dei principi basilari dell'Unione europea. La politica europea dei trasporti è l'interfaccia tra una serie di politiche chiave dell'UE. Essa si compone di vari pilastri importanti, come la politica industriale, economica, ambientale e sociale. La politica dei trasporti costituisce l'elemento centrale della strategia di Lisbona e contribuisce in maniera significativa alla coesione territoriale e sociale dell'UE.



L'avvenuto completamento del mercato interno europeo, l'abbattimento delle frontiere interne e il calo dei prezzi dei trasporti generato dall'apertura e dalla liberalizzazione dei relativi mercati, così come i cambiamenti intervenuti nei sistemi di produzione e di stoccaggio, hanno determinato una crescita costante dei trasporti. Il settore, altamente efficace e dinamico sotto il profilo economico, denota tuttavia sempre maggiori implicazioni sotto il profilo sociale ed ecologico. Di qui, la crescente importanza del **modello** della «**mobilità sostenibile**». Questo principio **si colloca fra due obiettivi che sono in competizione fra loro**. Da un lato, vi è la politica europea dei trasporti, che punta chiaramente a conservare una mobilità efficiente e dai prezzi ragionevoli, per le persone e per le merci, quale elemento centrale di un mercato interno competitivo e fondamento della libera circolazione delle persone. Dall'altro, vi è l'esigenza di gestire l'aumento del volume del traffico e di ridurre al minimo le relative conseguenze: incidenti stradali, malattie respiratorie, inquinamento acustico, danni all'ambiente e ingorghi. La dimensione sociale, non solo in termini di occupazione e condizioni lavorative, ma anche di diritti dei passeggeri e di sicurezza dei trasporti, è il terzo pilastro fondamentale della politica europea dei trasporti.

I progressi realizzati dall'uscita del Libro bianco del 2001 e del riesame intermedio del 2006¹ per rispondere alle sfide della

¹ COM (2001) 370; COM (2006) 314.

mobilità sostenibile sono notevoli. Il quadro giuridico dei trasporti europei è ormai plasmato e definito in modo chiaro. Ad oggi sono stati adottati numerosi atti legislativi essenziali, che in molti casi si sono rivelati piuttosto controversi, a titolo di esempio:

- il primo, il secondo e il terzo pacchetto ferroviario per il rilancio delle ferrovie, che si occupano innanzitutto dell'apertura del mercato, ma anche di questioni di sicurezza, di interoperabilità e di diritti dei passeggeri;
- i nuovi orientamenti per le reti transeuropee dei trasporti (RTE-T), che assegnano priorità ai trasporti ferroviari, alle vie navigabili interne e ai trasporti marittimi;
- i programmi di trasferimento del traffico: il primo «Marco Polo» e l'attuale «Marco Polo II»;
- la nuova direttiva «Eurobollo»² sull'armonizzazione delle aliquote in tutti gli Stati membri e l'uniformazione dei metodi per il calcolo dei costi dell'infrastruttura, che impone anche una maggiore differenziazione delle tariffe in considerazione degli aspetti ambientali e della congestione, fornendo pertanto agli Stati membri uno strumento per la gestione del traffico;
- tre pacchetti sulla sicurezza marittima;
- l'iniziativa sul cielo unico europeo;
- un nuovo quadro giuridico per il trasporto pubblico;
- l'inserimento del trasporto aereo nel sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE.

- la creazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA), dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) e dell'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-TEA);
- l'avvio di tre ambiziosi progetti tecnologici, ovvero il sistema di navigazione satellitare Galileo, il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e il programma SESAR per il miglioramento dell'infrastruttura di controllo aereo, tre grandi progetti europei intesi a garantire in futuro una gestione del traffico più efficiente e sicura;
- il rafforzamento dei diritti dei passeggeri dell'aviazione civile e dei trasporti ferroviari.

Nelle procedure di codecisione, la commissione TRAN è risultata una delle commissioni più operose, consentendo al Parlamento di dare più volte prova dei suoi poteri di colegislatore. La doppia reiezione del cosiddetto «pacchetto portuale» è solo un esempio della capacità frequentemente dimostrata dal Parlamento di ottenere la modifica di diverse proposte della Commissione. Inoltre, in numerose occasioni, il Parlamento ha richiesto iniziative politiche e formulato proposte particolareggiate ai fini della definizione della politica europea dei trasporti. Molte di queste richieste sono state prese in considerazione dalla Commissione nelle proposte legislative successive.

Per un profilo generale e sintetico della politica comunitaria dei trasporti, è possibile consultare le **Note sintetiche** del Parlamento, che vengono aggiornate regolarmente. Un quadro dettagliato delle attività della commissione TRAN nella passata legislatura è invece contenuto nella **relazione consuntiva**³ della segreteria della commissione. Inoltre, nell'opu-

² Direttiva 2006/38/CE del 17 maggio 2006.

³ Parlamento europeo, *Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action*, Bruxelles, 2009.

scolo «**Issues where Parliament made a difference**», sono riportati alcuni momenti salienti della politica dei trasporti nel corso dell'ultima legislatura.

LA POLITICA DEI TRASPORTI – ALCUNI DATI ESSENZIALI

Attraverso i fatti e le cifre riportati di seguito s'intende fornire una panoramica delle dimensioni economica, sociale e ambientale della politica dei trasporti. Questa breve raccolta, di carattere non esaustivo, dovrebbe essere considerata come un punto di partenza. Salvo altrimenti indicato, le fonti utilizzate sono lo Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures, i documenti ufficiali della Commissione, le relazioni dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) e la relazione elaborata in seno a tre gruppi di discussione ai fini dell'attuale dibattito sul futuro dei trasporti.

La dimensione economica dei trasporti

- Nell'Unione europea la fornitura di servizi di trasporto produce il 4,3% del valore aggiunto complessivo. Tale dato non tiene conto del trasporto in proprio, della costruzione o manutenzione delle infrastrutture dei trasporti e dei mezzi di trasporto.
- La quota rappresentata dal settore logistico europeo si stima al 14% circa del PIL.

La ripartizione modale

- Nel 2007, nell'UE a 27, i quattro modi di trasporto terrestre del settore del trasporto merci (strada, ferrovia, vie navigabili interne, condotte) rappresentavano 2 650 miliardi



di tkm. I trasporti stradali costituivano il 72,7% del totale, quelli ferroviari il 17,1%, le vie navigabili interne il 5,3% e gli oleodotti il 4,9%. Se si includono nel calcolo i trasporti marittimi intracomunitari (circa 1 575 miliardi di tkm) e i trasporti aerei intracomunitari (circa 3,1 miliardi di tkm), la percentuale dei trasporti su strada sul totale scende al 45,6%, quella dei trasporti ferroviari al 10,7%, le vie navigabili interne al 3,3%, gli oleodotti al 3,0%, mentre la percentuale dei trasporti marittimi si attesta sul 37,3% e quella dei trasporti aerei sullo 0,1% (tutti i dati sono riferiti all'UE a 27 nel 2007).

- Nel 2007, il trasporto terrestre di passeggeri si valutava in 5 861 miliardi di pkm (o 11 826 km pro capite). Gli autoveicoli costituivano l'80,0% del totale, i veicoli a motore a due ruote il 2,6%, gli autobus il 9,2%, le ferrovie il 6,7% e tram e metro l'1,5%. Se si includono nel calcolo i trasporti aerei intracomunitari (circa 571 miliardi di pkm nel 2006)

e i trasporti marittimi intracomunitari (circa 41 miliardi di pkm), la percentuale riferita alle automobili si riduce al 72,4% e quella dei veicoli a motore a due ruote al 2,4%; gli autobus rappresentano l'8,3%, le ferrovie il 6,1% e tram e metro l'1,3%, mentre i due modi di trasporto supplementari, quello aereo e quello marittimo, contribuiscono alla ripartizione modale in ragione dell'8,8% e dello 0,6% (tutti i dati sono riferiti all'UE a 27 nel 2007).

- Tra il 1995 e il 2007 il trasporto di merci e il trasporto di passeggeri sono cresciuti rispettivamente del 2,7% e dell'1,7% circa all'anno.
- Nel 2007 il trasporto di merci su strada nell'UE a 27 (in tkm) era aumentato del 27% rispetto al 2000.
- Oltre il 90% del commercio estero dell'Unione europea si effettua via mare; più di 3,7 miliardi di tonnellate di merci vengono caricate e scaricate ogni anno nei porti dell'UE. Si prevede che il trasporto marittimo legato ai porti comunitari aumenterà di 1,6 miliardi di tonnellate andando a toccare quota 5,3 miliardi nel 2018.
- Nel 2007, nell'UE a 27, erano in servizio 4 300 aerei passeggeri civili: di questi, circa 500 disponevano di oltre 250 posti. Nel dato non sono inclusi gli aeromobili privati, il cui numero supera le 30 000 unità.

I trasporti e l'ambiente

- Il settore dei trasporti incide per circa un terzo sul consumo energetico finale dei 27 Stati membri e costituisce oggi il maggiore consumatore di energia finale. Il quadro è composto per il 74% dai trasporti su strada, il 15% dai trasporti aerei, il 7,8% dai trasporti marittimi, il 2,2% da quelli ferroviari e l'1% dalla navigazione interna. Dal 1990, i tra-

sporti rappresentano il settore in più rapida crescita. Essi producono quasi un quarto delle emissioni complessive di gas a effetto serra (GHG) dell'UE a 27.

- Mentre le emissioni complessive di GHG nell'UE a 27 sono calate del 7,9% tra il 1990 e il 2005, la situazione nel settore dei trasporti ha seguito un andamento contrario. Nello stesso periodo, infatti, le emissioni di GHG legate ai trasporti incluse nel Protocollo di Kyoto sono aumentate del 27%. In virtù del notevole incremento del livello delle emissioni del trasporto marittimo (+58%) e del trasporto aereo internazionale (+98%), si stima che l'aumento globale delle emissioni dei trasporti UE dal 1990 al 2006 sia stato del 36%. L'andamento del settore dei trasporti frustra gli sforzi di tutti gli altri settori. Senza questa controtendenza, infatti, le emissioni di GHG dell'UE a 27, tra il 1990 e il 2005, sarebbero calate del 14% anziché del 7,9%.
- Nel 2006 i trasporti stradali producevano il 71% delle emissioni complessive di GHG legate all'intero settore. Seguivano i trasporti marittimi e quelli aerei, rispettivamente con il 15 e il 12%. La quota di emissioni dei trasporti ferroviari, incluse le emissioni delle centrali che producono l'elettricità necessaria per questo modo di trasporto, si attestava intorno all'1,6% circa.
- Dalle indagini emerge che la stragrande maggioranza degli spostamenti (97,5%) viene realizzata su distanze inferiori a 100 km. Quelli rimanenti (2,5%) rappresentano però oltre la metà dei pkm complessivi.
- La metà degli tragitti effettuati complessivamente dai cittadini dell'UE avviene su distanze inferiori a 5 km.
- Nel 2007 le automobili in circolazione nell'UE a 27 erano 229 milioni.



- Il tasso di proprietà di automobili nell'UE a 27 è aumentato del 22% (52 milioni di auto in più).
- Circa il 30% della popolazione dell'UE a 15 (pressappoco 120 milioni di persone), è esposto a livelli di rumore da traffico veicolare superiori a 55 dB(A).
- Sebbene il trasporto marittimo continui a rappresentare il modo di trasporto più efficiente sotto il profilo energetico per unità di traffico percorsa, ai cittadini e alle risorse ambientali di tutto il mondo esso costa circa 300 miliardi di euro l'anno in termini di costi esterni complessivi (dati del 2006), il 21% dei quali è imputabile alla flotta UE (64 miliardi)⁴.
- La mobilità urbana produce il 40% delle emissioni complessive di CO₂ legate al trasporto stradale e sino al 70% degli altri inquinanti sempre derivanti dal trasporto su strada.
- In Danimarca e nei Paesi Bassi il tasso di utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto è più di dieci volte superiore a quello della Francia e del Regno Unito⁵.
- Negli ultimi 50 anni il fenomeno dell'espansione urbana incontrollata ha accompagnato la crescita dei centri urbani di tutta l'Europa. A partire dalla metà degli anni cinquanta, le città europee si sono ampliate in media del 78%, mentre la popolazione è cresciuta soltanto del 33%.

⁴ Parlamento europeo, *The external costs of maritime transport*, Bruxelles, 2007.

⁵ In Danimarca il rapporto è di 936 km/persona/anno e nei Paesi Bassi di 848 km/persona/anno, mentre in Francia e nel Regno Unito è di 75 km e di soli 20 km in Spagna (AEA 2008, pag. 31).

- Nell'UE vi sono cinque aeroporti⁶ che registrano oltre 400 000 movimenti di aeromobili all'anno (decollo + atterraggio per il trasporto passeggeri e merci), ovvero più di un movimento al minuto per 18 ore al giorno. Gli aeroporti UE con oltre 100 000 movimenti di aeromobili all'anno sono circa 37.

La dimensione sociale dei trasporti

- La fornitura di servizi di trasporto produce il 4,3% dell'occupazione complessiva dell'UE. Tale cifra non tiene conto del trasporto in proprio, della costruzione o manutenzione delle infrastrutture dei trasporti e dei mezzi di trasporto.
- Nel 2005, le persone impiegate nel settore erano intorno agli 8,8 milioni. Di queste, circa il 10% lavorava nel settore ferroviario, il 2% nei trasporti marittimi, lo 0,4% nella navigazione interna, il 5% nei trasporti aerei e il 30% nelle attività di supporto e ausiliarie (servizi di movimentazione merci, agenzie di viaggio e di trasporti e operatori di viaggi e turismo). I trasporti stradali rappresentano intorno al 50% dei posti di lavoro complessivi del settore dei trasporti, con due terzi nel comparto del trasporto merci e un terzo in quello del trasporto passeggeri.
- Le famiglie nell'UE spendono intorno al 13,7% del proprio reddito (949 miliardi di euro) per beni e servizi correlati ai trasporti e ciò fa dei trasporti la seconda voce di bilancio dopo le spese destinate all'abitazione. Circa un terzo di questo importo (310 miliardi di euro) viene utilizzato per l'acquisto di veicoli.

- Il tempo medio di spostamento pro capite è stimato intorno a 1,1 ore al giorno ed è rimasto relativamente stabile negli ultimi 40 anni. La mobilità personale è invece aumentata negli ultimi venti anni a causa del passaggio a modi e a mezzi di trasporto più veloci.
- Le attività connesse ai trasporti marittimi danno lavoro a 1,5 milioni di persone in Europa. Il 70% circa delle attività lavorative connesse al traffico marittimo si svolge sulla terraferma - nelle costruzioni navali, nell'architettura navale, nei settori scientifico, ingegneristico ed elettronico, nella movimentazione delle merci e nella logistica.

La sicurezza dei trasporti

- 42 448 persone hanno perso la vita in incidenti stradali (incidenti rivelatisi mortali entro 30 giorni dall'evento) nel 2007. Rispetto al 2000, il numero di incidenti stradali mortali è diminuito di circa un quarto (24,8 %).



⁶ Si tratta degli aeroporti di Parigi-Charles de Gaulle, Francoforte (Meno), Londra-Heathrow, Amsterdam-Schiphol e Madrid-Barajas.



Le infrastrutture dei trasporti

- La rete RTE-T sarà ampia e complessa. Comprenderà 95 700 km di strade, 106 000 km di ferrovie (di cui 32 000 km per i treni ad alta velocità) e 13 000 km di vie navigabili interne. I nodi della rete sono costituiti dai 411 aeroporti internazionali e dai 404 porti marittimi principali. Dalle informazioni diffuse dagli Stati membri, risulta che il costo del completamento e della modernizzazione dell'intera rete per il periodo 1996-2020 sarà pari a 900 miliardi di euro. Di questi, 500 miliardi (di cui 270 per l'asse e i progetti prioritari) devono ancora essere investiti (nel periodo 2007-2020).
- Nel 2005, nell'UE a 27, erano in uso 215 000 km di linee ferroviarie, il 50% circa delle quali era elettrificato.
- L'UE possiede il secondo litorale più lungo del mondo (136 000 km), dopo il Canada.

LA POLITICA DEL TURISMO

Il turismo non gode ancora di una propria base giuridica all'interno del trattato UE. La situazione è destinata a mutare con l'entrata in vigore del trattato di Lisbona, il cui articolo 195 prevede che l'Unione abbia competenza legislativa nel settore - nel contesto delle competenze di sostegno (articolo 6).

Le imprese del turismo sono costituite per oltre il 90% da aziende di piccole dimensioni, con organici che vanno da una a nove persone. Dominato dalle PMI, il settore produce il 4% del PIL dell'UE, con 2 milioni di aziende che danno occupazione al 4% della forza lavoro complessiva (quasi 8 milioni di dipendenti). Se si considerano nel calcolo le diverse modalità di partecipazione del turismo ad altri settori dell'economia, il suo contributo al PIL passa all'11% e la percentuale di impiego supera il 12% (24 milioni di posti di lavoro)⁷.

In virtù del suo peso economico, il settore del turismo costituisce parte integrante dell'economia europea e richiede pertanto misure capaci di contribuire alla sua organizzazione e al suo sviluppo. Da un punto di vista europeo, la politica del turismo si presenta anche come un mezzo per sostenere obiettivi politici di carattere generale negli ambiti dell'occupazione e della crescita. Il turismo costituisce inoltre un tassello della più ampia politica ambientale, e questa sua dimensione ha acquisito nel tempo un significato sempre maggiore.

La politica europea del turismo potrebbe inoltre dare un contributo rilevante agli sforzi tesi a sconfiggere l'attuale crisi economica. Nel febbraio 2009 più di 27 000 residenti comunitari, dai 15 anni in su, hanno partecipato a un'indagine svolta dalla Commissione. Dai risultati emerge che almeno il 50% dei cittadini si concede una vacanza tutti gli anni e che il 48% intende trascorrere le ferie nel proprio paese (contro il 43% nel 2008). Tra coloro che stavano programmando le vacanze per il 2009, quattro su 10 hanno affermato di disporre di risorse sufficienti (41%), mentre uno su 10 (11%) ha ammesso di avere seri problemi finanziari. A dirsi quasi sicuro di non andare in villeggiatura nel 2009 è stato solo il 19%, una percentuale alquanto inferiore a quella del 2008 (32%). Il 28% di coloro che pensavano di andare in vacanza non aveva ancora deciso né la

⁷ Per un approfondimento, consultare la relazione dell'Organizzazione mondiale del turismo intitolata *Tourism Highlights 2008*.

durata del soggiorno né la destinazione. Lo studio ha rilevato inoltre un forte aumento del numero delle persone che organizzano viaggi e soggiorni in modo autonomo (56%), spesso tramite Internet. La maggior parte dei cittadini intervistati (54%) ha detto di preferire le destinazioni tradizionali, mentre solo il 28% ha affermato di scegliere le destinazioni «emergenti». L'analisi ha evidenziato che un buon rapporto qualità-prezzo (33%) risulta più importante di una soluzione *low cost* (16%). La metà degli europei si reca in villeggiatura in luglio o in agosto. Le vacanze invernali sono in calo per motivi legati alla situazione finanziaria: il 42%, infatti, sceglie di rinunciarvi. Altri (23%) preferiscono viaggiare in bassa stagione. (Per ulteriori informazioni, consultare il Barometro dell'Organizzazione mondiale del turismo (WTO) del gennaio 2009.)

Secondo il rapporto Eurostat 13/2009, il numero dei pernottamenti in albergo nell'UE è diminuito dello 0,5% nel 2008 rispetto al 2007; il calo è imputabile principalmente ai non residenti (-1,1%). Oltre il 70% dell'attività turistica legata ai pernottamenti in albergo si concentra in cinque paesi: Spagna (270 milioni), Italia (247 milioni), Germania (219 milioni), Francia (204 milioni) e Regno Unito (173 milioni). La contrazione più forte si è registrata a Cipro (-4,8%), in Grecia (-4,6%) e nei Paesi Bassi (-4,1%). Hanno invece conosciuto progressi notevoli la Slovacchia (+7,7%), la Polonia (+4,7%) e la Lituania (+4,6%).

Alla tendenza leggermente negativa dei pernottamenti a scopo turistico in albergo fa da contrasto quella positiva dei viaggi per diporto effettuati dai cittadini comunitari, che nel 2008 hanno registrato un aumento del 7,1% (soprattutto nel primo semestre), anche se, in generale, sono stati di durata più breve. Un'analoga tendenza (+1,6%) è stata riscontrata nel settore del trasporto aereo di passeggeri, seppur con un lieve calo negli ultimi quattro mesi dell'anno.

Alla fine del 2007 il Parlamento ha invitato la Commissione ad elaborare una politica per il turismo basata sul partena-



riato e finalizzata a rendere l'Europa una meta turistica privilegiata, con una migliore etichettatura e un turismo più rispettoso dell'ambiente. La relazione d'iniziativa in merito a una nuova politica europea per il turismo chiedeva, tra l'altro, procedure più veloci ed economiche per il rilascio dei visti, statistiche affidabili, standardizzate e aggiornate, l'armonizzazione degli standard qualitativi per le strutture turistiche ricettive e una migliore tutela dei diritti dei consumatori e dei passeggeri. Riguardo a quest'ultimo aspetto, il Parlamento ha cercato di far estendere i diritti enunciati nel regolamento (CE) n. 261/2004, limitati al settore dei trasporti aerei, anche agli utenti dei trasporti ferroviari e marittimi. Le iniziative più recenti del Parlamento, del Consiglio e della Commissione in questo ambito possono colmare le rimanenti lacune (regolamento (CE) n. 1371/2007, COM (2008) 816 e COM (2008) 817).

Il Parlamento ha invitato la Commissione a creare un'etichetta «Europa» per tutte le destinazioni turistiche comunitarie servite dagli operatori di viaggi e turismo e a intraprendere una molteplicità di nuove iniziative, tra cui figurano lo sviluppo del turismo sanitario, la promozione di strutture per turisti a mobilità ridotta, l'introduzione di una tessera per i trasporti destinata ai giovani europei titolari di borse di studio Erasmus, il programma «Ulisse» del turismo per la terza età in bassa stagione e una pista ciclabile della memoria che ripercorra l'itinerario dell'ex Cortina di ferro.



TRA CRISI ECONOMICA E CAMBIAMENTI CLIMATICI

Molteplici sono le sfide che rimangono da affrontare e che vedranno impegnata la commissione TRAN nella nuova legislatura 2009-2014, anche se molti dei fascicoli chiave sono già stati adottati prima delle elezioni del 2009.

Un ruolo primario sarà assunto da due nuovi aspetti che, con tutta probabilità, domineranno i prossimi dibattiti della commissione TRAN. Innanzitutto, **la crisi economica**. L'attuale crisi finanziaria ed economica globale introduce un forte elemento di imprevedibilità riguardo al futuro dell'economia mondiale. Il settore dei trasporti europeo ne ha già risentito pesantemente e, se la crisi permane, ne subirà ancor più gli effetti. Meno scambi uguale meno trasporti. Questa semplice formula è stata confermata dai dati e dalle notizie recenti pervenute da diversi comparti e aziende dei trasporti. Il settore del trasporto merci europeo, dalle compagnie aeree e di trasporto marittimo agli spedizionieri e alle ferrovie, è già intaccato in misura profonda. Anche nell'ambito del trasporto di passeggeri vi sono aree di problematicità, soprattutto nel settore dei viaggi aerei. Le future perdite di reddito potrebbero contribuire a un'ulteriore riduzione della domanda di mobilità, in particolare a fini turistici e di diporto.

Nel marzo 2009, il controverso dibattito sviluppatosi in seno alla commissione TRAN in merito all'assegnazione di bande orarie alla luce della crisi economica ha dato un assaggio della complessità di gestire eventuali misure di adeguamento in tutti i settori del trasporto. Fare una stima dell'impatto della crisi è difficile, dal momento che manca ancora un quadro completo. Di qui l'importanza di esaminare nel dettaglio quale sia l'effetto della congiuntura sui vari settori del trasporto e in quale misura le politiche comunitarie siano adeguate alle sfide future.

L'altra problematica di importanza primaria è costituita dai **mediocri risultati ambientali del sistema dei trasporti europeo**. Anche se l'attuale crisi economica potrebbe indurre un temporaneo calo della domanda di trasporto, l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) segnala, nella sua ultima relazione⁸, che l'andamento del settore punta nella direzione sbagliata. Le cifre e le tendenze presentate nel documento, alcune delle quali sono state riportate qui sopra, sono allarmanti e sottolineano la necessità di misure immediate e di vasta portata, in

⁸ EEA Report No 3/2009, *Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union*, Copenhagen 2009.

particolare sul fronte delle emissioni di gas serra (GHG) prodotte dai trasporti, ma anche su quello della gestione dell'inquinamento atmosferico, acustico e della perdita di habitat.

Il modo in cui la politica comunitaria, compresa la politica dei trasporti, reagirà alla crisi economica concorrerà a determinare il successo, o l'insuccesso, della lotta ai cambiamenti climatici. A parere di molti, la congiuntura, per quanto sia destinata a provocare ulteriori gravi ripercussioni sull'economia e sulla società europee, è comunque di natura transitoria. Da un punto di vista scientifico, invece, è ormai assodato che se i cambiamenti climatici non vengono affrontati adesso, in modo deciso e simultaneo in tutti i settori, le conseguenze saranno irreversibili e catastrofiche. Alla luce di ciò, nella propria risoluzione del 4 febbraio 2009 dal titolo «**2050: il futuro inizia oggi – Raccomandazioni per una futura politica integrata dell'UE sul cambiamento climatico**»⁹, il Parlamento europeo ha sottolineato «la necessità di affrontare il cambiamento climatico e i suoi effetti mediante misure politiche, vista la prospettiva a lungo termine, attuando le relative decisioni strategiche con coerenza e non subordinandole a obiettivi politici a breve termine».

La crisi economica può essere vista anche come un punto di partenza, un'occasione per avviare cambiamenti politici di vasta portata verso un'economia più sostenibile, capace di offrire nei prossimi anni nuove prospettive commerciali per le aziende europee. Si tratta, altresì, di un'opportunità per introdurre innovazioni da lungo tempo attese a favore di un sistema dei trasporti europeo integrato e sostenibile, come richiesto dall'AEA.

⁹ In questa relazione finale, elaborata dalla commissione temporanea sul cambiamento climatico, che propone misure appropriate a tutti i livelli, il Parlamento europeo ha formulato inoltre numerose raccomandazioni riguardo alle future misure nel settore dei trasporti (punti da 77 a 106).

Dominata dunque dai due temi appena illustrati, l'agenda della commissione TRAN dipenderà anche, in larga misura, dai seguenti elementi:

- il programma di lavoro della nuova Commissione
- i fascicoli chiave già avviati.

Nelle pagine che seguono sono illustrati alcuni dei possibili fascicoli chiave a venire.

I FASCICOLI CHIAVE GIÀ AVVIATI

Eurobollo

Nel marzo 2009, il Parlamento europeo ha approvato in prima lettura una proposta di revisione della direttiva Eurobollo che affronta, in particolare, la questione dell'internazionalizzazione dei costi esterni del trasporto pesante di merci. Il Parlamento ha appoggiato, in linea di principio, l'impostazione della Commissione. In futuro, gli oneri per gli automezzi pesanti con peso superiore a 3,5 tonnellate dovrebbero essere in funzione non solo dei costi di infrastruttura ma anche, in parte, dell'inquinamento atmosferico e acustico da essi prodotto. Secondo la posizione del Parlamento, inoltre, dovrebbe essere possibile imporre agli autocarri una tassa sulla congestione stradale per la circolazione su tratti di strada congestionati nei momenti di punta, sebbene il testo non contempli né i metodi specifici di calcolo né i limiti di congestione.

La seconda lettura del Parlamento, qualora la commissione TRAN scelga di proseguire con la seconda lettura del progetto di legge, avrà luogo nel corso della nuova legislatura.



Rendere più ecologico il pacchetto trasporti

Si ritiene in genere che una delle problematiche più impegnative per la politica europea dei trasporti nei prossimi anni sarà l'internalizzazione dei costi esterni nel settore dei trasporti.

Nel marzo 2009 il Parlamento ha approvato una risoluzione in cui critica la Commissione per la mancanza di una strategia globale tesa a «rendere i trasporti più ecologici» e per l'assenza di un modello servibile di valutazione di «costi esterni», quali l'impatto ambientale dei trasporti. Il pacchetto della Commissione, volto a «rendere i trasporti più ecologici» (Greening Transport package), intende aiutare l'UE a conseguire i suoi obiettivi sul piano climatico ed energetico. Composto da diverse comunicazioni, esso mira a promuovere uno sviluppo sostenibile dei trasporti e a garantire che i costi reali siano rispecchiati nei prezzi effettivi.

Nella risoluzione del Parlamento si è rimarcato che la Commissione ha omesso di elaborare e di proporre un modello globalmente applicabile, trasparente e comprensibile per la valutazione dei costi esterni nel loro insieme; si è obiettato che la Commissione ha mancato di effettuare un'analisi dell'impatto su ciascun modo di trasporto e che, in termini pratici, quella che presentato finora è una legislazione circoscritta ai soli automezzi pesanti. Il Parlamento ha pertanto

esortato la Commissione, in primo luogo, a presentare con urgenza proposte specifiche per tutti i modi di trasporto e, in secondo luogo, a proporre un piano esaustivo per la quantificazione e l'imputazione dei costi esterni, valutandone l'impatto in base a un modello comprensibile. La relazione dell'AEA sopra richiamata indica che, ora più che mai, sono necessarie misure d'intervento coerenti per ciascun comparto dei trasporti.

Rendere Galileo, SESAR ed ERTMS pienamente operativi

Negli ultimi anni l'UE ha avviato una serie di ambiziosi progetti tecnologici, come il sistema di navigazione satellitare Galileo, il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e il programma SESAR per il miglioramento dell'infrastruttura di controllo aereo. Questi grandi progetti europei devono contribuire in futuro a rendere la gestione del traffico più efficiente e più sicura. Nessuno dei tre è al momento operativo. Il lavoro da svolgere su questo fronte è ancora notevole e probabilmente sarà accompagnato da ulteriori dibattiti in seno alle commissioni competenti (trasporti e industria).

La piena operatività del sistema Galileo, costituito da 30 satelliti e dalla relativa infrastruttura terrestre, è programmata per il 2013. Per gli altri due progetti occorrerà invece più tempo.

Trasporti urbani

Affrontare il problema dei trasporti urbani a livello comunitario sta diventando una delle massime priorità nell'agenda dei trasporti europei. L'ottanta per cento della popolazione europea, infatti, risiede in centri urbani, oltre il 60% in centri con più di 10 000 abitanti, e la tendenza è in ascesa. Il traffico urbano è responsabile del 40% delle emissioni di CO₂ e del 70% delle emissioni di altri inquinanti dovuti al trasporto stradale. I centri urbani offrono dunque un potenziale assai elevato in termini di maggiore efficienza energetica e di riduzione delle emissioni legate ai trasporti. La promozione del passaggio a un trasporto sostenibile sortirà l'effetto sia di dare una tregua alle città congestionate e inquinate sia di contribuire in maniera significativa alla riduzione delle emissioni GHG. Sono molteplici le normative europee che hanno già avuto un'incidenza sui trasporti urbani; ciò che manca è una strategia specifica per i trasporti urbani a livello comunitario.

Nel 2007 la Commissione europea ha presentato il Libro verde sulla mobilità urbana ¹⁰, in cui affronta la questione di come creare una nuova cultura della mobilità urbana per poter conciliare lo sviluppo economico delle città (e le relative esigenze di mobilità) con la necessità di assicurare la vivibilità dei centri urbani e la tutela dell'ambiente. Il Parlamento europeo, in data 9 luglio 2008, ha approvato una risoluzione in merito, in attesa che al Libro verde fosse fatto seguire un piano d'azione. Non avendo la Commissione proposto un progetto di piano d'azione e visto l'approssimarsi delle elezioni europee di giugno 2009, il Parlamento ha deciso di elaborare un'altra relazione d'iniziativa che delinea le misure specifiche necessarie a livello europeo nel settore dei trasporti urbani. Le raccomandazioni del Parlamento contemplano l'introduzione e l'applicazione generale di piani di trasporto urbano sostenibile negli agglomerati con oltre 100 000 abitanti, l'avvio di

un programma per l'aggiornamento di statistiche e banche dati sulla mobilità urbana presso Eurostat e l'istituzione di un osservatorio sulla mobilità urbana. Il Parlamento ha inoltre sottolineato l'esigenza di un maggiore sostegno finanziario da parte dell'UE.

I dibattiti in merito alla mobilità urbana proseguiranno nel corso della nuova legislatura.

Dalla libera circolazione senza frontiere al cielo unico

Le frontiere aeree dell'UE si stanno dimostrando più ardue da abbattere di quelle terrestri. A dare il la su questo tema è stata la Commissione, che nell'autunno del 1999 ha elaborato una comunicazione sulla «creazione del cielo unico europeo»¹¹. La procedura legislativa di codecisione tra il Parlamento e il Consiglio si è conclusa nell'aprile 2004 con l'entrata in vigore di un pacchetto di quattro regolamenti, tra cui il regolamento quadro n. 549/04 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea, l'organizzazione e l'utilizzo dello spazio aereo e l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico.

Pur riconoscendo che le norme di concorrenza definite dal trattato non si applicano al trasporto aereo, il Parlamento si è battuto con successo a favore della creazione di un comitato consultivo sugli aspetti tecnici dell'attuazione del cielo unico e dell'introduzione di sanzioni per il mancato rispetto delle norme. Ha inoltre ottenuto concessioni riguardo alla cooperazione tra utenti civili e militari.

La sesta legislatura è riuscita, in parte, a cogliere la grande sfida di accelerare la creazione del cielo unico europeo. L'interrogazione orale della commissione per i trasporti alla Com-

10 Libro verde Verso una nuova cultura della mobilità urbana - COM(2007)0551

11 COM(1999) 614



missione, del 4 settembre 2007, seguita da dibattito in Aula, ha affrontato una questione essenziale: la necessità di porre fine al fallimentare approccio dal basso che lasciava agli Stati membri il compito di creare blocchi funzionali di spazio aereo (rotte aeree che vengono ottimizzate in termini di organizzazione del traffico al fine di ridurre sia i consumi sia le emissioni di gas serra) e di optare invece per un'impostazione comunitaria più proattiva. La Commissione ha quindi annunciato il passaggio ad una seconda fase, basata sui risultati e sui meccanismi per lo sviluppo del cielo unico europeo.

Parallelamente, la Commissione si è rivolta verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente (COM2008/389). Grazie ai finanziamenti della Commissione per le RTE-T, ha preso il via l'impresa comune SESAR (inizialmente SESAME) per la gestione di un programma tecnologico sotto l'egida di Eurocontrol. Entro il 2013 sarà sviluppato un sistema europeo moderno di gestione del traffico aereo che dovrebbe eliminare l'attuale problema della frammentazione dei sistemi di gestione del traffico nazionali. Il volume del traffico aereo è aumentato di oltre il 50% negli ultimi dieci anni. Eurocontrol stima che in Europa si effettuino circa 8,5 milioni di voli all'anno (un dato che dovrebbe passare a 17 milioni entro il 2020). Nei giorni di punta si arrivano a registrare sino a 30 000 voli di collegamento tra 130 aeroporti circa; l'80% dei voli viene effettuato nei cieli europei. La distanza media percorsa è pari a 826 km. I dati del 2007 indicano un numero di passeggeri registrati superiore a 790 milioni (di cui 520 milioni su voli intracomunitari) e un volume di merci trasportate pari a 12,5 milioni di tonnellate. Dal lancio del mercato unico nel 1993, più di 30 nuove compagnie aeree hanno fatto il loro ingresso nel mercato (principalmente i vettori aerei a basso costo, la cui capacità aumenta ogni anno del 25%).

Nel quadro della revisione della legislazione sul cielo unico (SES-II), proposta nel giugno 2008, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), attiva dal 2003 a Colonia (e composta

anche da quattro paesi non UE), dovrebbe garantire il più alto livello possibile di tutela ambientale e occuparsi di tematiche di sicurezza di importanza cruciale (ispezioni, programmi di formazione e standardizzazione, certificati standard di aeronavigabilità, autorizzazioni per operatori di paesi terzi e controlli sulla sicurezza dei relativi aeromobili nell'ambito del programma SAFA).

Nella relazione approvata il 25 marzo 2009, il Parlamento ha appoggiato i due progetti di atto giuridico presentati dalla Commissione nell'ambito del secondo pacchetto legislativo sul cielo unico (2008): la modifica del regolamento concernente il cielo unico europeo e la modifica del regolamento riguardante l'Agenzia europea per la sicurezza aerea. In particolare, la citata relazione, che verte sulle prestazioni e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo, concorda con la proposta di consentire all'EASA di controllare l'intero sistema aeronautico europeo. Essa conferma il compromesso che era stato ricercato dal Parlamento, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi comunitari di prestazione (nei settori prioritari della sicurezza, dell'ambiente, della capacità e della redditività) adottati dalla Commissione in seguito alla consultazione dei pertinenti attori non statali. Inoltre, la stessa relazione fissa obiettivi vincolanti per i fornitori di servizi di navigazione aerea e stabilisce la creazione di blocchi funzionali di spazio aereo (FAB). Nel complesso, il risultato sarà una rete flessibile di blocchi omogenei adeguata alle esigenze del traffico aereo e che trascende le frontiere nazionali.

Al termine della sesta legislatura, il PE prevede che il secondo pacchetto legislativo sul cielo unico europeo sarà per i cieli europei ciò che l'accordo di Schengen è stato per la libera circolazione delle persone all'interno dell'UE. Invero, durante la prossima legislatura, il Parlamento dovrà far sì che il concetto del cielo unico prenda effettivamente piede con tutti i suoi diversi elementi, compreso quello tecnologico rappresentato da SESAR. Occorre creare una rete più diretta di rotte per migliorare le prestazioni delle compagnie aeree, ridurre le relative emissioni e aumentare la capacità dello spazio aereo. A tal fine, sarà nominato un coordinatore dei blocchi funzionali di spazio aereo che, sulla falsa riga degli otto già operativi per la RTE-T, dovrà riferire al Parlamento ogni tre mesi. Il regolamento istitutivo ha già indicato un calendario per l'attuazione delle misure programmate. Il PE ritiene che le norme di attuazione debbano essere presentate entro un periodo di tempo idoneo e ha richiesto la messa a punto di una tabella di marcia coerente per la loro effettiva elaborazione, tenuto conto delle relative priorità e interconnessioni. In particolare, il PE propone a tutte le parti di impegnarsi al fine di allineare gli impegni politici al quadro tecnologico e di accelerare il processo di creazione del cielo unico europeo in totale armonia con la fase di sviluppo di SESAR, al fine di raccogliere, a partire dal 2014, tutti i benefici derivanti dalla fase di realizzazione.

Diciotto mesi dopo l'entrata in vigore del nuovo regolamento, la Commissione sarà tenuta a presentare al Parlamento e al Consiglio una relazione di valutazione dell'impatto del cielo unico sul piano giuridico, industriale, economico, sociale e della sicurezza, tenendo conto degli sviluppi intervenuti a livello dei FAB e della tecnologia disponibile. Un analogo periodo di riferimento è stato fissato per la realizzazione degli obiettivi inerenti al sistema di prestazioni. Nel corso della prossima legislatura, il Parlamento dovrà inoltre monitorare l'istituzione di autorità nazionali di vigilanza indipendenti per il controllo dei requisiti di prestazione e sicurezza inerenti al

cielo unico nonché di un organo composto da soggetti della sicurezza aerea destinato a fornire consulenza alla Commissione.

Diritti dei passeggeri

Poco prima del termine della scorsa legislatura, il Parlamento ha adottato in prima lettura le proposte della Commissione concernenti i diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e nel settore marittimo, con riferimento anche ai passeggeri a mobilità ridotta e con disabilità.

Tali proposte rientrano nell'obiettivo della Commissione di estendere i diritti dei passeggeri dei settori del trasporto aereo e ferroviario ad altri modi di trasporto. La finalità è quella di definire i diritti dei passeggeri allo scopo di migliorare l'attrattiva e la fiducia del pubblico in questi modi di trasporto e, inoltre, di garantire pari condizioni di concorrenza tra i vettori dei vari Stati membri e fra i diversi modi di trasporto. La seconda lettura del Parlamento, qualora la commissione TRAN scelga



di proseguire con la seconda lettura delle suddette proposte, avverrà nel corso della nuova legislatura.

La Commissione, inoltre, ha già annunciato che nel secondo semestre del 2009 intende pubblicare una relazione che stilerà un bilancio della situazione dei diritti dei passeggeri nel settore dei trasporti aerei, venendo così incontro a una richiesta da lungo tempo avanzata dalla commissione TRAN e più volte reiterata.

Recepimento e attuazione della normativa in vigore

In diverse risoluzioni intitolate «Legiferare meglio», il Parlamento ha affermato la propria volontà di monitorare più da vicino il recepimento e l'attuazione delle normative adottate, in particolare attraverso le commissioni parlamentari.

A confronto di altre commissioni, la commissione TRAN si occupa di una molteplicità di proposte legislative. Come indicato sopra, recentemente sono stati adottati gli atti centrali della legislazione comunitaria in materia di trasporti, ma alcuni di essi (per esempio i pacchetti sulla sicurezza marittima e sui trasporti ferroviari) non hanno ancora trovato adeguato recepimento e attuazione in tutti gli Stati membri. In futuro, parallelamente alle relazioni sulle nuove normative, assumerà sempre maggiore importanza per la commissione TRAN il monitoraggio dell'applicazione delle leggi comunitarie in vigore. Per assolvere tale compito, si potrebbero nominare dei «relatori per l'attuazione» oppure si potrebbe dedicare una parte dei tempi delle interrogazioni ai temi dell'attuazione e del recepimento, come peraltro concordato dalla Conferenza dei presidenti nel settembre 2008.

I NUOVI FASCICOLI A VENIRE

Il futuro dei trasporti

La Commissione europea ha recentemente avviato un dibattito sulle principali sfide e opportunità del settore dei trasporti nel lungo periodo (da 20 a 40 anni). Inoltre, ha annunciato la pubblicazione di una comunicazione sulla prospettiva a medio termine, che intende adottare nell'estate 2009.

Nel marzo 2009, tre gruppi di discussione («economia e società», «ambiente e tecnologia», infrastrutture e logistica») hanno presentato una prima relazione che traccia uno scenario da qui al 2050, in cui si delineano alcune tendenze che potranno manifestarsi in futuro e le sfide poste al settore dei trasporti, come la crescente globalizzazione e l'aumento della domanda di mobilità, l'urbanizzazione, l'invecchiamento, i cambiamenti climatici, l'inquinamento e la congestione.

Le scoperte nel campo dell'energia, delle tecnologie della comunicazione e dei trasporti introdurranno nella vita dei cittadini cambiamenti verosimilmente positivi, che potrebbero tuttavia ripercuotersi negativamente sul sistema dei trasporti. La politica dei trasporti dell'UE si troverà dunque a misurarsi con tali sfide attraverso le nuove iniziative strategiche. Dato che il periodo coperto dall'attuale Libro bianco termina nel 2010, questa comunicazione può essere vista come un primo passo per affrontare il periodo successivo. Vi sono ancora molte incertezze intorno al futuro dei trasporti: le interazioni tra i fattori che stimolano la domanda sono complesse, pronosticare quali saranno le evoluzioni tecnologiche è alquanto difficile e i fattori esterni, come gli sviluppi economici o geopolitici o l'impatto dei cambiamenti climatici, sono di non facile previsione. Ciononostante, sembra esservi un ampio consenso sul fatto che la politica comunitaria in questo ambito sia giunta a un momento di transizione verso

un nuovo sistema dei trasporti e che sia obbligata, a questo punto, a misurarsi con le sfide del futuro. In tal senso, sembra riscuotere ampi favori l'idea che l'Unione europea necessiti di una visione chiara, a medio e a lungo termine, di quello che dovrebbe essere il sistema sostenibile auspicabile per i trasporti europei. Tale visione dovrebbe contenere idee e suggerimenti riguardo agli aspetti di seguito elencati:

- le future esigenze di mobilità e i fattori di stimolo;
- la vivibilità delle città e una nuova cultura della mobilità urbana;
- una mobilità individuale svincolata dalle fonti di energia convenzionali;
- le opzioni tecniche cui attingere per creare una nuova generazione di sistemi di propulsione e i periodi di transizione da organizzare nel frattempo;
- il passaggio a un sistema integrato dei trasporti;
- la futura politica in materia di infrastrutture dei trasporti;
- i costi esterni, il sistema di determinazione dei prezzi e le misure a favore dell'efficienza;
- l'apertura, la strutturazione e la regolamentazione dei futuri mercati dei trasporti;
- la comprensione e la gestione dei fattori di stimolo della domanda;
- i mutamenti comportamentali;
- migliori tecnologie dell'informazione per un uso e un'integrazione più efficienti delle reti dei trasporti;

- la sicurezza e la protezione;
- le priorità in materia di ricerca e sviluppo tecnologico (RST) nel medio e nel lungo periodo **riferite ai trasporti**.

Questo dibattito, di importanza prioritaria, è già stato avviato e proseguirà intensamente nel corso della nuova legislatura.

Il futuro della rete transeuropea di trasporto (RTE-T)

Il Libro verde del febbraio 2009 sulla revisione della politica RTE-T¹² cerca di adeguare l'azione della Comunità alle nuove sfide poste all'UE, in particolare per quanto riguarda la lotta ai cambiamenti climatici, gli obiettivi sociali ed economici della strategia di Lisbona e il ruolo dell'UE quale attore internazionale, con l'obiettivo di migliorare i collegamenti tra le infrastrutture comunitarie e dei paesi vicini e il resto del mondo. La Commissione propone di rafforzare l'integrazione della rete attraverso un migliore utilizzo dei modi di trasporto combinati, sia per i passeggeri sia per le merci, ottimizzando l'uso di sistemi di trasporto intelligenti e promuovendo l'innovazione tecnologica.

Già dal 2007, il Parlamento aveva rivolto un primo invito alla Commissione ad avviare con urgenza la definizione di obiettivi e risposte a lungo termine (per il periodo successivo al 2010) per un approccio integrato alla futura politica europea dei trasporti. Nell'aprile 2009, in risposta al Libro verde della Commissione, il Parlamento ha approvato una risoluzione in materia che sottolinea l'importanza dell'analisi costi-benefici, della sostenibilità e del valore aggiunto europeo di cui sono dotati i progetti infrastrutturali di carattere transfrontaliero. A tale proposito, il PE sostiene che, da un punto di vista eco-

¹² COM(2009) 44

logico ed economico, i sistemi di trasporto multimodali, che consentono l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto su una determinata rotta, sono in molti casi l'unica opzione praticabile e sostenibile per il futuro. La risoluzione invita gli Stati membri a integrare i corridoi verdi, le reti ferroviarie per le merci, la rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (TERNF), il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e le «autostrade» del mare, come ad esempio il trasporto marittimo a corto raggio e le attuali vie navigabili con ampie capacità quadro, in un concetto RTE-T intermodale basato su azioni pianificate a favore di modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri e a minor consumo di petrolio. Il PE, che è a favore di un approccio globale, ritiene anche che la rete Eurovelo e l'itinerario della Cortina di ferro (Iron Curtain Trail) costituiscano delle opportunità per promuovere le infrastrutture ciclabili europee di tipo transfrontaliero. Il Parlamento chiede altresì che sia posta maggiore attenzione ai collegamenti ferroviari regionali di tipo transnazionale.

In vista della revisione intermedia del quadro finanziario dell'UE nonché alla luce della discussione attuale sul piano di ripresa dell'UE, il Parlamento ha rilevato che gli investimenti sono di fondamentale importanza nel settore delle infrastrutture di trasporto per far fronte alla crisi economica e finanziaria. Per tale motivo, esso ha invitato la Commissione a velocizzare la realizzazione dei progetti infrastrutturali legati alla RTE-T e finanziati attraverso i fondi strutturali e/o di coesione.

Inoltre, ha auspicato maggiore coerenza da parte del Consiglio fra le richieste per i progetti RTE-T e le decisioni sulle dotazioni di bilancio destinate alla RTE-T e ha chiesto agli Stati membri di riconsiderare le relative priorità d'investimento al fine di accelerare la realizzazione dei progetti della RTE-T di loro competenza, specialmente per quanto riguarda le tratte transfrontaliere.

Il Parlamento si è detto pertanto favorevole a un riesame del bilancio della RTE-T da parte degli Stati membri nel quadro della revisione intermedia delle prospettive finanziarie 2009-2010.

Il futuro della RTE-T e del suo finanziamento dal 2014 in avanti costituirà, probabilmente, uno dei dibattiti chiave della nuova legislatura.

La strategia dei trasporti marittimi sino al 2018

Nel gennaio 2009 la Commissione ha presentato una comunicazione sui principali obiettivi strategici per il sistema europeo dei trasporti marittimi fino al 2018¹³ che delinea le più importanti soluzioni strategiche per il sistema dei trasporti marittimi di qui al 2018. Nel documento vengono individuati

13 COM(2009) 8 definitivo



i settori chiave di intervento ed una molteplicità di sfide con cui misurarsi. Di seguito se ne offrono alcuni esempi.

- *Il futuro del settore marittimo dell'Unione europea nei mercati globalizzati:* come contrastare la concorrenza sempre più pressante a livello internazionale e come garantire pari condizioni per i trasporti marittimi? In che modo l'UE può farsi motore di un'evoluzione verso un quadro normativo internazionale organico per il settore della navigazione?
- *Risorse umane, arte marinairesca e know-how in campo marittimo:* vi sono diverse tematiche da affrontare, tra cui la questione di come sopperire alla carenza sempre più acuta di professionisti del settore marittimo. Le misure possibili riguardano la valorizzazione delle professioni marittime, il miglioramento dell'occupazione dei marittimi, l'apertura di favorevoli prospettive di carriera nei cluster marittimi e il miglioramento dell'immagine del trasporto marittimo. Altri interventi contemplati sono la messa in atto della Convenzione sul lavoro marittimo dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) del 2006 e il miglioramento dell'istruzione e della formazione degli equipaggi.
- *Qualità della navigazione:* vengono delineate diverse misure a livello comunitario a favore di un settore dei trasporti marittimi più ecologico, al fine di conseguire nel lungo periodo l'obiettivo «zero rifiuti, zero emissioni». Vengono discussi interventi per migliorare la sicurezza marittima nonché opzioni per aumentare la protezione dei trasporti marittimi onde prevenire azioni terroristiche e atti di pirateria.
- *Le potenzialità della navigazione a corto raggio:* come convivere con il previsto aumento dei volumi del trasporto marittimo? Come trovare la giusta combinazione di provvedimenti per far sì che i porti possano svolgere con effica-

cia la loro funzione di «punto di accesso»? Tra le soluzioni possibili analizzate figurano: la creazione di uno spazio europeo di trasporto marittimo senza barriere, la piena realizzazione dei progetti sulle autostrade del mare, l'incoraggiamento all'ammodernamento e all'espansione delle infrastrutture portuali e di collegamento con l'interno sia attraverso la messa in campo delle condizioni ideali per attirare investimenti sia attraverso i programmi di finanziamento dell'Unione.

- *Ricerca e innovazione nel settore marittimo:* la Commissione suggerisce di promuovere l'innovazione, la ricerca e lo sviluppo tecnologici nel settore marittimo al fine di migliorare l'efficienza energetica delle navi, ridurre l'impatto ambientale e garantire una migliore qualità della vita in mare. Viene inoltre proposto di istituire un quadro



di riferimento per realizzare i servizi e-Maritime a livello europeo e mondiale.

È molto probabile che nei prossimi cinque anni la Commissione presenti diverse proposte sui settori chiave di intervento illustrati nella suddetta comunicazione.



CHI SIAMO

Le unità tematiche sono dipartimenti di ricerca che sostengono gli organi parlamentari nello svolgimento dei relativi compiti legislativi ed istituzionali. Sono state create a seguito di una decisione dell'Ufficio di presidenza del 2004 allo scopo di integrare la ricerca nelle attività parlamentari e di offrire maggiore supporto alle commissioni. Il loro principale obiettivo è fornire tutti gli strumenti necessari per legiferare meglio. Esistono attualmente cinque unità tematiche che, con il loro lavoro, coprono la totalità dei settori di competenza delle commissioni e di altri organi parlamentari, ovvero: politiche economiche e scientifiche (dipartimento tematico A), politiche strutturali e di coesione (dipartimento tematico B), diritti dei cittadini e affari costituzionali (dipartimento tematico C), affari di bilancio (unità tematica Budg), relazioni esterne (dipartimento tematico Expo).

Il dipartimento tematico B - Politiche strutturali e di coesione si occupa delle seguenti aree tematiche: agricoltura e sviluppo rurale, cultura e istruzione, pesca, sviluppo regionale, trasporti e turismo.

SPECIALISTI INTERNI ED ESTERNI

I dipartimenti tematici forniscono consulenza affidandosi alle risorse interne o a specialisti esterni. Quando una commissione parlamentare presenta una richiesta, il dipartimento tematico B la esamina per definire se sia possibile soddisfarla internamente (i documenti sono in buona parte elaborati dagli amministratori del dipartimento tematico B). Nel caso in cui ciò non sia possibile, essa avvia una procedura d'appalto con calendari e complessità variabili a seconda del caso. Le gare sono organizzate e gestite dagli amministratori del dipartimento tematico B nell'assoluto rispetto dei principi del regolamento finanziario: trasparenza, non discriminazione e sana gestione finanziaria.

COSA OFFRIAMO

Il dipartimento tematico B è in grado di offrire un'ampia varietà di servizi di ricerca su misura adeguati alle esigenze della commissione per i trasporti e il turismo. Di seguito viene fornito un compendio delle soluzioni proposte.

Note

Le note sono contributi sintetici che vertono su questioni inerenti alle attività della commissione per i trasporti e il turismo e/o sull'attualità. Questo tipo di strumento viene utilizzato per lo più per alimentare le riflessioni dei deputati in sede di stesura di una relazione, di preparazione di una visita ufficiale di una delegazione o di organizzazione di eventi importanti legati a tematiche europee.

Le note interne sono elaborate dal dipartimento tematico B in tempi molto brevi e con un elevato livello di flessibilità. Per argomenti di contenuto altamente tecnico o laddove gli studi di ricerca disponibili siano particolarmente esigui, la stesura delle note può essere commissionata a specialisti esterni, che vengono selezionati mediante gara.

Studi

Gli studi sono contributi di carattere più approfondito, generalmente attinenti a una proposta legislativa o a una relazione d'iniziativa di cui sia prevista la presentazione e rappresentano lo strumento più diffuso. Sono realizzati da esperti che vengono selezionati dal dipartimento tematico B mediante gara. In questo caso, data la natura contrattuale dello strumento, i tempi di realizzazione sono più lunghi. Gli studi sono in genere presentati davanti alla commissione per i trasporti e il turismo e talvolta danno origine ad audizioni pubbliche,

per le quali il dipartimento tematico B è in grado di fornire assistenza.

Valutazioni d'impatto

Laddove opportuno e indispensabile per il processo legislativo, le commissioni possono richiedere la realizzazione di valutazioni d'impatto su emendamenti sostanziali a proposte legislative. Una valutazione d'impatto può essere richiesta anche quando si vogliono sondare gli effetti delle normative europee nei diversi Stati membri. Queste valutazioni sono effettuate da specialisti esterni.

Seminari

La finalità dei seminari è di offrire consulenze indipendenti sotto forma di contributi scritti che vengono poi presentati oralmente e discussi con i deputati e altri esperti. Quali elementi complementari, possono essere richiesti anche studi e note che, in tal caso, servono da documenti di lavoro ai fini della discussione all'interno della commissione interessata.

Comitati di esperti

Un comitato di esperti è un gruppo di specialisti esterni che viene costituito allo scopo di presentare regolarmente ai deputati dei contributi scritti per lo più sotto forma di note informative. Laddove necessario, gli specialisti partecipano altresì alle riunioni di commissione per fornire informazioni e consulenza. I documenti e gli atti di tali riunioni sono in genere messi a disposizione sotto forma di relazioni e sono accessibili attraverso il sito Intranet del dipartimento tematico B.

Note sintetiche

Le note sintetiche sono intese ad offrire a un pubblico più ampio un breve riassunto delle attività dell'UE e del Parlamento. Le **note sintetiche sull'Unione europea** sono le pubblicazioni più lette del Parlamento e le pagine web contenenti la versione on line di questi documenti sono le più visitate del sito Internet Europarl.

Ogni nota tratta un argomento specifico. L'elaborazione di queste schede è affidata agli amministratori dei dipartimenti tematici, seguiti da un comitato editoriale che si occupa del coordinamento generale. Le note sintetiche sono disponibili on line in inglese, francese e tedesco. Ne esiste anche una versione in forma cartacea, in inglese, francese, tedesco, italiano, polacco e spagnolo, che è pubblicata insieme a un **CD-ROM in 21 lingue. È possibile ottenerne una copia facendone richiesta al servizio di distribuzione ai deputati (Members' Distribution Service).**

PRESENTARE UNA RICHIESTA

Le commissioni parlamentari possono richiedere una consulenza in funzione delle proprie priorità politiche (relazioni, audizioni, delegazioni, ecc.). Le richieste di consulenza della commissione per i trasporti e il turismo, se giudicate opportune dai coordinatori, devono essere inviate in forma scritta al dipartimento tematico B.

Le richieste provenienti da singoli deputati della commissione TRAN vanno indirizzate al coordinatore del rispettivo gruppo politico, il quale può decidere di avanzare una proposta di decisione nella riunione dei coordinatori o tramite una procedura scritta seguita dalla segreteria della commissione stessa.

TERMINI MEDI DI EVASIONE

I termini di evasione dipendono dalla complessità della consulenza richiesta. Per una nota, ad esempio, il normale termine di evasione va da tre a sei settimane. Le consulenze esterne vengono fornite su base contrattuale e pertanto richiedono tempi più lunghi. Un termine ragionevole, per queste consulenze, è di 4-12 mesi. Per una stima della tempistica relativa a una particolare domanda, è possibile rivolgersi al dipartimento tematico B.

DOTAZIONE DISPONIBILE

Le commissioni parlamentari ricevono ogni anno una dotazione di bilancio per finanziare i diversi lavori di ricerca commissionati all'esterno. L'importo di tale dotazione aumenta in funzione della dimensione della commissione, la quale è autorizzata a utilizzarla senza richiedere previa autorizzazione ad altri organi parlamentari. Nel 2008, la dotazione per le consulenze esterne della commissione per i trasporti e il turismo ammontava a 407 000 euro.

LA NOSTRA CARTA DELLA QUALITÀ

Il dipartimento tematico B offre una gamma completa di servizi di ricerca che svolgono un ruolo fondamentale di supporto alle attività parlamentari.

I nostri principi fondanti sono l'integrità, l'indipendenza e la qualità. Integrità significa assoluta aderenza ai più alti principi deontologici e a più elevati standard di professionalità. Indipendenza significa fornire consulenze specialistiche valide fuori da ogni pressione. Qualità significa ambire ad incarnare i più elevati standard di eccellenza professionale.

Questi principi sono alla base della nostra cultura dell'eccellenza e dell'affidabilità ed informano i controlli e le procedure che ci guidano ogni giorno nel nostro lavoro.

Siamo impegnati ad applicare i più elevati standard di condotta professionale – in materia di indipendenza, deontologia e di ogni altro requisito professionale – e ad assumere una condotta tale da confermare la fiducia dei deputati e da rafforzare la reputazione. Questo impegno ci ha portato altresì a condividere le nostre conoscenze e la nostra esperienza con altre istituzioni, parlamenti nazionali, comunità scientifiche e soggetti locali.

Ogni aspetto del nostro lavoro è permeato dalla volontà di conservare la fiducia dei deputati e degli organi parlamentari, obiettivo che rimane per noi assolutamente prioritario.

PER CONTATTARCI

Tutti i nostri documenti, salvo quelli di natura riservata, sono consultabili on line oppure in loco presso la biblioteca.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Note sintetiche

www.europarl.europa.eu/factsheets

È possibile consultare il catalogo delle pubblicazioni nella nostra home page (attraverso Intranet).

Copie cartacee possono essere ottenute su richiesta. Al terzo piano dell'edificio ASP abbiamo predisposto degli espositori da cui potrà prelevare copia delle nostre pubblicazioni più recenti.



Ogni mese distribuiamo una newsletter elettronica contenente informazioni succinte riguardo alle ultime pubblicazioni ed eventi del dipartimento tematico.

I commenti sono sempre graditi.

Per segnalarci un commento, richiedere informazioni o per ricevere la nostra newsletter, la preghiamo di scrivere a poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Per dare un contributo alla costruzione del dibattito in seno alla commissione TRAN e fornire un apporto alle diverse discussioni politiche, il dipartimento tematico B ha realizzato una serie di studi e di note. In genere gli studi sono disponibili in inglese, ma molti di essi si possono trovare anche in altre lingue, come il francese e il tedesco.

Di seguito vengono forniti alcuni esempi dei documenti prodotti. Per un elenco completo, è possibile consultare la nostra pagina Intranet.

Note:

- **La sfida dei cambiamenti climatici per le politiche strutturali e di coesione.** Si tratta di una nota interna che ha visto un'ampia diffusione prima dell'ultima Agorà (incontro annuale tra il Parlamento e la società civile):
- **Eurobollo III: sviluppi recenti e opzioni programmatiche a medio termine.** Questa nota informativa concerne la proposta di direttiva dell'UE che modifica la direttiva 1999/62 relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Nella prima parte la proposta della Commissione è messa a confronto con le conclusioni dello studio sulla valutazione dei costi esterni nel settore dei trasporti. Si procede quindi ad un esame delle questioni più controverse, quali la scelta delle componenti dei costi esterni, il trattamento dei costi della congestione, la gestione dei massimali, l'applicazione alla rete e l'utilizzazione delle entrate. Sono infine esposte alcune prospettive e opzioni politiche a medio termine. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **The 'open skies' agreement between the EU and the USA** (L'accordo dei «cieli aperti» tra l'UE e gli USA). Questa nota informativa enuclea i punti e i vantaggi principali dell'accordo cosiddetto dei «cieli aperti» tra l'UE e gli USA che è stato sottoscritto a Washington il 30 aprile 2007 ed è entrato in vigore ultimamente. Tale accordo dovrebbe consentire di istituire uno spazio aereo senza frontiere tra le parti delle due sponde dell'Atlantico. (EN - FR).
- **External costs of maritime transport** (I costi esterni del trasporto marittimo). Questa nota valuta i costi esterni complessivi e specifici dei trasporti marittimi. Vengono analizzati tre fattori esterni principali: a) l'inquinamento marino (scarichi nelle acque marine); b) la qualità dell'aria (emissioni atmosferiche); c) i cambiamenti climatici (gas serra). Viene inoltre proposta una quantificazione dell'impatto fisico di un secondo gruppo di fattori per i quali non sono disponibili dei valori monetari: d) consumo delle risorse; e) rifiuti solidi (immondizie) e liquidi (fanghi). Nella nota sono anche valutati gli scarichi illegali. L'ultimo capitolo

contiene raccomandazioni in merito a misure positive ed economicamente efficienti per ridurre/internalizzare i costi esterni dei trasporti marittimi. (DE - EN - FR)

- **Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services** (Standardizzazione ed etichette di qualità per i servizi turistici comunitari). Questa nota offre una panoramica delle etichette e degli standard di qualità attualmente presenti nell'UE, unitamente a una valutazione della possibilità di varare programmi a livello europeo. L'attenzione è incentrata sulle strutture ricettive e sulle etichette di qualità per gli alberghi, ma vengono trattati anche altri aspetti del turismo. (DE - EN - FR).

Studi:

- **The Calculation of External Costs in the Transport Sector** (Il calcolo dei costi esterni nel settore dei trasporti). L'internalizzazione dei costi esterni nel settore dei trasporti sarà nei prossimi anni una delle sfide più impegnative per la politica europea dei trasporti. Questo studio fornisce una sintesi degli studi più importanti realizzati di recente sui costi esterni, segnalando i punti di forza e di debolezza delle diverse impostazioni e analizzando l'attuale lavoro della direzione dei trasporti della Commissione intitolato «Handbook on estimation of external costs in the transport sector and the Greening Transport Package» (Manuale sulla valutazione dei costi esterni nel settore dei trasporti e sul pacchetto di misure relative ai trasporti ecocompatibili). (EN).
- **The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism** (La rete europea dei percorsi ciclabili EuroVelo: sfide e opportunità per un turismo sostenibile). Questo studio propone una valutazione delle sfide e delle opportunità legate allo sviluppo di una rete cicloturistica su tutto il territorio europeo. L'attenzione è rivolta a EuroVelo, una rete di 12 percorsi ciclabili di lunga distanza gestita dalla European Cyclists' Federation (Federazione europea dei ciclisti) e attualmente in via di sviluppo in diversi paesi grazie a un'ampia gamma di partner. Lo studio analizza il mercato del cicloturismo in Europa e presenta un modello della domanda di itinerari EuroVelo. Viene analizzato il trasporto delle biciclette al seguito in treno e viene fornita, infine, una valutazione delle potenzialità dell'itinerario «Iron Curtain Trail».
- **L'evoluzione dei porti marittimi dell'UE nella logistica marittima globale.** Questo studio si interessa dei grandi mutamenti intervenuti nel mercato del commercio marittimo nel corso degli ultimi quindici anni. La globalizzazione, la delocalizzazione e la crescita senza prece-

denti della containerizzazione hanno comportato grandi cambiamenti nei trasporti marittimi e nelle catene logistiche. Finalità dello studio è illustrare l'impatto di tali sviluppi sui porti marittimi e formulare raccomandazioni per il Parlamento europeo. (DE - EN - FR - IT).

- **Sistemi tariffari per il trasporto di merci su strada negli Stati membri dell'Unione europea e in Svizzera.** Finalità di questo studio è fornire un'analisi approfondita del sistema esistente per la tariffazione del trasporto realizzato con veicoli merci pesanti (HGV) nell'Unione europea e in Svizzera. Pertanto lo studio presenta un profilo generale degli attuali regimi in uso e dei relativi impatti, alla luce della proposta di sviluppo della direttiva «eurobollo», del dibattito sul cambiamento climatico e delle previsioni di crescita del trasporto merci su strada. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **The consequences of the growing European low-cost airline sector** (Le conseguenze della crescita del settore delle avioilinee europee a basso costo). Questo studio analizza l'impatto dei cambiamenti avvenuti nel mercato dei trasporti aerei a seguito dell'emergere delle avioilinee a basso costo. È dimostrato che il fenomeno ha avuto un forte impatto sulle avioilinee affermate, sugli aeroporti principali, e, inoltre, sulla concorrenza intra e intermodale, sul turismo europeo, sui flussi di viaggiatori e sullo sviluppo regionale. (DE - EN - FR).
- **Aspetti ambientali ed energetici della politica dei trasporti.** Obiettivo di questo studio è individuare misure attuabili sotto il profilo economico e politico in grado di imprimere un impulso significativo all'efficienza energetica e di ridurre gli impatti negativi delle attività dei trasporti. Lo studio è basato su un approfondito esame bibliografico di statistiche, studi, note e documenti simili di recente stesura incentrati sull'analisi dei diversi impatti nonché delle conseguenze delle emissioni generate dai vari modi di trasporto, e sulle raccomandazioni suggerite per affrontare i problemi correlati. La rassegna della letteratura in materia ha permesso di individuare le misure più promettenti ed economicamente valide a breve, medio e lungo termine con particolare attenzione rivolta all'energia e ai nuovi sviluppi in campo tecnologico. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors** (L'impatto delle variazioni del prezzo del petrolio sui trasporti e sui settori correlati). Lo studio analizza come le forti variazioni del prezzo del petrolio incidono sul trasporto delle merci e concentra l'attenzione sulla risposta dei vettori dei vari settori del trasporto. Il rialzo dei prezzi del petrolio occorso nella prima metà del 2008 ha fornito l'occasione per realizzare un'analisi sostanziata delle reazioni nei comparti del trasporto. (EN).



Fonti d'informazione on line:

PARLAMENTO EUROPEO

Commissione per i trasporti e il turismo

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

E-Studies

www.europarl.europa.eu/studies

Note sintetiche

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Biblioteca

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

ISTITUZIONI E ORGANI DELL'UE

Commissione europea (Trasporti)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Commissione europea (Turismo)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Comitato delle regioni

<http://www.cor.europa.eu>

Comitato economico e sociale europeo (sezione ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Banca europea per gli investimenti

<http://www.eib.org>

Eurostat (statistiche sui trasporti)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (statistiche sul turismo)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Agenzia ferroviaria europea (ERA)

<http://www.era.europa.eu>

Agenzia europea dell'ambiente (AEA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Agenzia esecutiva per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Autorità di vigilanza del GNSS europeo (GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

LEGISLAZIONE COMUNITARIA

Osservatorio legislativo del Parlamento europeo

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex - Controllo delle procedure interistituzionali

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>

Legislazione comunitaria in vigore

<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>

Panoramica della politica dei trasporti dell'UE

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm

PARTI INTERESSATE, ONG E GRUPPI DI RIFLESSIONE

Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Federazione europea per i trasporti e l'ambiente (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Unione internazionale dei trasporti stradali (IRU)

<http://www.iru.org/>

Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) – Ufficio europeo

<http://www.fiabrussels.com/>

Associazione dei costruttori europei di autoveicoli (ACEA)

<http://www.acea.be>

European Association of operators of toll road infrastructures (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Comunità delle ferrovie europee (CER)

<http://www.cer.be>

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Union of European Railway Manufacturing Industries (UNIFE)

<http://www.unife.org>

International Association of Public Transport (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Associazione delle aerolinee europee (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Airports Council International

<http://www.aci-europe.org>

Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa (ERA)

<http://www.eraa.org>

Associazione europea dei piloti (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Organizzazione dei porti marittimi europei (ESPO)

<http://www.espo.be>

Federazione degli operatori portuali privati (Feport)

<http://www.feport.be>

Associazione armatori della Comunità europea (ECSA)

<http://www.ecsa.be>

Confederation of European Shipmasters' Associations

<http://www.cesma-eu.org>

Associazione europea dei piloti marittimi

<http://empa-pilots.org>

INE - Inland Navigation Europe

<http://www.inlandnavigation.org>

European Intermodal Association (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Consiglio dei caricatori europei (ESC)

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - European Association for forwarding, transport, logistic and customs services

<http://www.clecat.org>

European Express Association

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Intelligent Transport Systems and Services)

<http://www.ertico.com>

RICERCA NEL CAMPO DEI TRASPORTI

La ricerca comunitaria nel campo dei trasporti:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Transport Research Knowledge Centre (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS - panoramica della ricerca sui trasporti

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet - University network

<http://transportnet.org>

ELTIS (European Local Transport Information service)

<http://www.eltis.org>

ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI

The International Transport Forum (OCSE)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OCSE (Turismo)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Organizzazione marittima internazionale (OMI)

<http://www.imo.org/>

Associazione internazionale dei trasporti aerei (IATA)

<http://www.iata.org>

Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO)

<http://www.icao.int>

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)

<http://www.corte.be>

Organizzazione internazionale del lavoro (OIL)

www.ilo.org

Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

CARTE E MAPPE**Eurostat (mappe statistiche)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Agenzia europea dell'ambiente (carte e grafici)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTE

Parlamento europeo

Guida pratica — Trasporti e turismo

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

2009 — 46 pagg. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2835-4

Doi: 10.2861/68898

Come procurarsi le pubblicazioni dell'Unione europea

Pubblicazioni gratuite:

- sul sito Internet EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- presso le rappresentanze o delegazioni della Commissione europea.
È possibile ottenere le loro coordinate consultando il sito <http://ec.europa.eu> o inviando un fax al numero +352 2929-42758.

Pubblicazioni destinate alla vendita:

- sul sito Internet EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- in libreria, indicando il titolo, l'editore e/o il numero ISBN; contattando direttamente uno dei nostri agenti di vendita. È possibile ottenere le loro coordinate consultando il sito <http://ec.europa.eu> o inviando un fax al numero +352 2929-42758.

Ruolo

Le Unità Tematiche sono unità di ricerca che forniscono consulenza specializzata alle commissioni, alle delegazioni interparlamentari e ad altri organi parlamentari.

Are tematiche

Agricoltura e sviluppo rurale
Istruzione e cultura
Pesca
Sviluppo regionale
Trasporti e turismo

Documenti

Visitare il sito Internet del Parlamento europeo: <http://www.europarl.europa.eu/studies>.

FOTOGRAFIE: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Ufficio delle pubblicazioni

ISBN 978-92-823-2835-4

