



Verso la neutralità climatica dei trasporti per tutti entro il 2050

Approvata dall'Assemblea generale della CRPM, 17-18 ottobre 2019, Palermo (Sicilia, Italia)

UN'AMBIZIONE BENVENUTA

La Conferenza delle Regioni Periferiche e Marittime ha sollecitato più volte un forte impegno dell'UE in materia di cambiamento climatico.

La CRPM intravede quindi grandi opportunità nella prima dichiarazione del nuovo Presidente della Commissione, Ursula Von Der Leyen, nella sua Agenda per l'Europa. Un fatto è certo: l'Europa deve assumere "un ruolo di leader globale di fronte alle principali sfide della nostra epoca".

Il "Green Deal" europeo, annunciato come lo strumento per eccellenza per trasformare l'Europa nel primo continente climaticamente neutrale, è promettente. Il voler trasformare la sfida del secolo del Cambiamento climatico in opportunità fa eco al lavoro e all'impegno profuso sull'argomento dalle Regioni marittime europee in questi anni. Solleva anche alcuni interrogativi su come questo ambizioso obiettivo verrà perseguito nelle nostre Regioni.

Il fatto di mettere il Commissario ai trasporti sotto la direzione del vicepresidente esecutivo per il Green Deal europeo è anch'esso un segnale positivo. Si tratta ora di trasformare la lettera d'incarico del Commissario in qualcosa di più verde rispetto a quella del Commissario Bulc di cinque anni fa, anche se rimangono lacune e interrogativi. Le soluzioni di cui abbiamo bisogno non devono essere settoriali. È necessario seguire una strategia globale, che consideri la politica europea dei trasporti insieme a quelle climatica, digitale, urbana, regionale, ambientale, sociale, industriale ed economica e sulla coesione.

In tale contesto, la CRPM coglie l'occasione della nomina di una nuova Commissione e di un nuovo Parlamento per presentare la propria visione sull'ambizione europea di raggiungere la neutralità climatica dei trasporti entro il 2050.

Per una strategia europea globale verso la neutralità climatica entro il 2050

1. **L'UE deve porre in atto una strategia globale per la neutralità climatica che inglobi in modo integrato le politiche europee dei trasporti e quelle climatica, digitale, urbana, regionale, ambientale, sociale, industriale ed economica e sulla coesione.** Una strategia di questo tipo deve poter contare su un budget ambizioso e un forte quadro normativo.
2. **L'UE deve raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 approfondendo quanto prima notevoli sforzi.** Deve ridurre in modo significativo le emissioni di carbonio dei trasporti entro il 2030, in applicazione degli accordi internazionali.

Per una transizione territoriale equa verso la neutralità climatica dei trasporti entro il 2050

3. **L'UE y gli Stati devono garantire il raggiungimento della neutralità climatica in tutti i territori d'Europa. Nessun territorio dovrà essere dimenticato nella fase di implementazione delle attività legate a questo obiettivo.** Inizialmente è probabile che il percorso verso la neutralità climatica comporti un aumento dei costi di trasporti. Non dovrà derivarne un deterioramento della connettività tra le zone centrali e quelle periferiche, soprattutto per i territori che sono accessibili solo via mare o in aereo. Tutti i tipi di territori dovranno poter usufruire di servizi di trasporto climaticamente neutri ed efficienti, a un costo accessibile per tutti i cittadini e le imprese.
4. La neutralità climatica dei trasporti richiede importanti innovazioni. I progressi attuali in materia di digitalizzazione e automazione possono contribuire notevolmente al raggiungimento di questo obiettivo. Il carattere periferico delle regioni marittime non deve penalizzarle escludendole dallo sviluppo di nuove soluzioni. Anzi, dovrebbero essere **considerate come dei veri e propri laboratori viventi di innovazione mettendo a punto e testando nuove e innovative soluzioni di trasporto.** Queste regioni necessitano di un miglior accesso alle conoscenze e di sostegno in termini di capacità di sviluppo per poter sfruttare al meglio le tecnologie del futuro ma anche per attenuare i rischi ai quali sono esposte. Possono inoltre svolgere un ruolo importante per favorire la sensibilizzazione e l'adesione dei cittadini. Nell'ambito di questo processo di transizione, sarà necessario riservare un'attenzione particolare alle Regioni che sono raggiungibili solo via mare o aereo.
5. **Gli obiettivi, in termini di riduzione delle emissioni di carbonio, dovrebbero essere gli stessi per tutti i modi di trasporto,** aviazione compresa, rispetto alla quale si dovrà adottare un approccio ambizioso, e non negativo, in termini di aeroporti e aerei più sostenibili. I collegamenti aerei sono vitali per molte Regioni europee e il cammino verso la neutralità climatica nell'UE dovrà essere percorso senza lasciarle sul bordo della strada.
6. I regolamenti che disciplineranno la transizione **dovranno prevedere una certa flessibilità.** Ovviamente le soluzioni di mobilità sostenibile cambiano da un territorio all'altro, in base al livello di urbanizzazione e di accessibilità territoriale, di insularità, dei collegamenti esistenti con le reti centrali o dal tipo di pianificazione territoriale. Dovranno permettere l'utilizzo di fonti energetiche e ripartizioni modali diverse, in base alle caratteristiche dei territori, a condizione ovviamente che contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica.
7. Lo sviluppo di modi di trasporto e infrastrutture nuovi o innovativi dovrà garantire **la continuità e l'interoperabilità transfrontaliere** in modo da evitare interruzioni di collegamenti tra gli Stati membri.

8. Per quanto riguarda l'infrastruttura dei trasporti, la neutralità climatica dovrà essere l'obiettivo da raggiungere per **la rete nel suo complesso**, dai corridoi centrali della TEN-T alle reti secondarie, incluse le porzioni delle reti Centrale e Globale. La strategia di investimento dovrà quindi essere globale e all'altezza di tali ambiziosi obiettivi. È quindi fondamentale armonizzare le specifiche tecniche e aumentare il numero di stazioni di ricarica per carburanti alternativi, in particolare per l'idrogeno.

Soddisfare i bisogni di investimento: Un piano di investimenti adeguato per i trasporti per la neutralità climatica entro il 2050

9. **Il Meccanismo per collegare l'Europa (MCE) dovrà essere dotato di adeguate risorse finanziarie** poiché è il principale strumento finanziario a sostegno della politica europea dei trasporti. In effetti la transizione verso la neutralità climatica richiederà investimenti massicci nelle infrastrutture dei trasporti e quindi l'aspetto finanziario ha un'importanza decisiva.
10. **I fondi strutturali dovranno rimanere uno strumento di investimento di primo piano** perché permettono alle Regioni di trovare soluzioni adatte alla loro realtà e completano l'MCE con infrastrutture che non sono contemplate nella rete centrale TEN-T.
11. La proposta di Piano di investimenti per un'Europa sostenibile e di una strategia per una finanza verde sono strumenti promettenti. Dovranno contribuire all'implementazione del Green Deal e finanziare gli investimenti relativi ai trasporti.
- Certamente i **fondi pubblici non bastano da soli a dare risposta alle grandi sfide** che si prospettano. Sarà necessario mobilitare ingenti risorse finanziarie pubbliche e private utilizzando gli strumenti disponibili, comprendenti sovvenzioni e investimenti pubblici e privati.
 - A tale fine è prevista la creazione di una Banca climatica europea che dovrà quindi **sostenere gli investimenti relativi ai trasporti**. Questa nuova banca di investimenti dovrà impegnarsi a sviluppare delle piattaforme di investimento geografiche in modo da ottimizzare la copertura geografica dei progetti finanziati, anche nella rete globale.
12. **Il Fondo per una transizione equa proposto dalla Presidente Von del Leyen nell'ambito del Green Deal sembra promettente.** Dovrà poter finanziare progetti sui trasporti e non dovrà essere attuato a scapito dei fondi esistenti che contribuiscono a sviluppare progetti che partecipano alla transizione verso la neutralità climatica dei trasporti, tra cui l'MCE e i fondi strutturali. La CRPM analizzerà attentamente la proposta che verrà presentata dalla Commissione europea.
13. **I regolamenti relativi agli Aiuti di stato dovranno anch'essi prevedere una maggiore flessibilità nel settore dei trasporti.** Una maggiore flessibilità permetterà di soddisfare meglio i bisogni dei territori, e inoltre garantire più elevati standard di sostenibilità. Il ruolo complementare degli aiuti di stato rispetto ai fondi strutturali e all'MCE come vettore di soluzioni sostenibili per tutti i modi di trasporto verrebbe così rafforzato.

Sc scommettere sul Mare: le autostrade del mare

14. **I regolamenti della TEN-T dovranno contemplare obiettivi ambiziosi per le Autostrade del Mare (AM) come componenti del Green Deal.** Gli obiettivi dovranno essere chiari:
- Contribuire alla riduzione della congestione** nei nodi urbani e sulle strade grazie al trasferimento modale sul mare. Dovranno favorire lo Short Sea Shipping;

- b. Raggiungere la neutralità climatica del trasporto marittimo in Europa entro il 2050** Per raggiungere questo obiettivo, le AM dovranno poter beneficiare delle stesse opportunità di finanziamento degli altri 9 corridoi TEN-T, anche nell'ambito di InvestEU. In una prospettiva a breve termine, ne potrebbe derivare un ampliamento delle zone SECA (area di controllo delle emissioni di zolfo) per coprire altri bacini marittimi aree in Europa;
- c. Migliorare l'accessibilità territoriale delle Regioni marittime** grazie a soluzioni pulite ed efficienti alternative ai modi di trasporto terrestri ed aerei ed offrire un collegamento valido con e tra le isole e con il continente;
- d. Rilanciare l'industria marittima europea** come componente di una nuova strategia industriale nell'ambito del Green Deal. L'UE deve cogliere l'occasione per fare della cantieristica europea e del settore delle energie marine rinnovabili i leader a livello mondiale nella costruzione di imbarcazioni verdi e nello sviluppo delle energie rinnovabili;
- 15. Favorire lo sviluppo di strumenti come l'EcoBonus** per facilitare l'individuazione di rotte marittime sostenibili;
- 16. L'ambito delle AM dovrà essere ampliato** per includere i collegamenti tra i porti della rete globale TEN-T. Inoltre, i criteri per decidere l'ammissibilità dei porti alla TEN-T dovranno basarsi sull'importanza strategica per l'UE ed i suoi territori (vedere l'elenco dei criteri proposti nell'Allegato I).
- 17. Le AM e i porti dovranno essere integrati meglio nella rete globale e il loro carattere transfrontaliero dovrà essere riconosciuto.** L'UE deve riconoscere i benefici resi dai porti all'Unione. I porti sono strumenti dove sviluppare il trasporto marittimo ma anche delle piattaforme multimodali, parti integranti della rete europea. Fungono da passerelle da e per il continente e come centri per la transizione energetica e strumenti chiave per rispondere alle sfide del trasporto dell'ultimo miglio nella pianificazione urbana.
- 18. La CRPM sottolinea come l'implementazione del regolamento TEN-T abbia creato grandi opportunità per i porti europei. Per conservare quindi questa dinamica positiva, i porti TEN-T non dovranno essere retrocessi sulla base di possibili variazioni di traffico.**

La ferrovia come ponte tra terra e mare

- 19. Il potenziamento delle soluzioni di trasporto via mare e ferrovia ai fini della neutralità climatica richiede importanti sforzi per migliorare l'interoperabilità tra il traffico marittimo e quello ferroviario, oltre ai collegamenti dei porti alla rete ferroviaria.** Nell'ambito dei modi di trasporto terrestre a grande capacità di carico (persone e merci), la **ferrovia deve essere il pilastro della mobilità.** Ne consegue che le carte dei corridoi della TEN-T dovrebbero corrispondere ai corridoi del trasporto merci ferroviario. Inoltre le zone coperte dal servizio ferroviario suburbano potrebbero diventare uno strumento importante nelle azioni di attenuazione del cambiamento climatico e di competitività delle Regioni.
- 20. Infine, è di fondamentale importanza che l'intera rete venga implementata entro il termine prefissato del 2030 per la rete centrale e del 2050 per la rete globale.** La rete transeuropea dovrà poter accogliere tutti i tipi di traffico, privilegiando le soluzioni le più sostenibili ed eliminando le strozzature ancora esistenti, soprattutto nei tratti transfrontalieri. Per permettere all'UE di essere all'altezza delle sue ambizioni, non può esistere una frontiera ferroviaria per garantire il buon funzionamento della rete di trasporto europea.

ANNEX: Suggested new criteria for ports eligibility

As expressed in its answer to the Public Consultation on TEN-T, the CPMR underlines that the criterion to establish the relevance of a port (or an airport) cannot be limited to its passenger or transshipment statistics. The strategic and territorial importance must be taken into account. In the comprehensive network, **the articles 20.2.c, 20.2.d and 24.2.a of the TEN-T Regulation ensure that territorial importance of transport infrastructures is must be maintained** in order to ensure that the comprehensive network. The CPMR invites the EC to consider also **better taking into account the strategic territorial importance of ports for the Core Network complementing the current quantitative approach by a more qualitative approach to transport infrastructures**. The criterion B3(P) of the Planning Methodology should provide clear definition to “façades or coastlines relevant at European scale”.

New measurable criteria could for instance be based on the following elements:

1. Taking into account the multiple activities of ports

Ports carry out diverse activities that have a strong European added value, beyond passengers and transshipment. The calculation model used to establish port’s eligibility should therefore include other activities than passengers and transshipment only. For instance, the need for connexion to the hinterland for ports that also have fishing activities is currently not recognised under the TEN-T. Connexion to the European transport network is very important to ensure an uninterrupted cooling chain from the landing port to the commercialisation places.

2. Contribution to the development of marine renewable energies (including offshore wind):

The EU should value the role of ports in developing Marine Renewable Energies. A criteria based on the number of megawatts generated by MRE facilities that are supported by the port (maintenance, building) could be created.

3. Population in the urban area of the port by looking into smaller scale than the 88 nodes

Not all the important urban areas at Regional scale are included into the list of 88 urban node. Aiming to improve the connectivity of EU citizens outside these 88 nodes, the European Commission could consider creating a population criteria for the ports of the Comprehensive network. It could for instance, consider the eligibility of ports that are connected to urban areas over 200 000 inhabitants

4. Share of modal shift from/to rail in the port’s activities

In order to encourage transition towards a maritime/rail transport model, the share of modal ship should be taken into account. It could result in creating a criteria establishing that at least 10% of the total transshipment shift from/to rail.

5. Role of port in terms of maritime safety

There should be a criteria established to ensure the integration of ports that provide services for repairing, assistance and rescue, refuge in heavy maritime traffic zones where similar services do not exist in a radius of at least 200 kilometres. Such criteria could use a various set of indicators such as, for instance, the number of ships to which a mandatory ship reporting system applies that are transiting in the port’s area yearly; maritime surveillance functions; number of operation conducted for the European Maritime Safety Agency or number of intervention at sea in support to commercial ships.

6. Role of port in terms of defence and dual use between civilian and military to echo the new CEF priority on military mobility.

Dual use ports should be designated by the competent authority.



Contatto: Lucas Bosser, Direttore CRPM

Email: lucas.bosser@crpm.org

La Conferenza delle Regioni Periferiche Marittime d'Europa (www.crpm.org) riunisce circa 160 regioni appartenenti a 25 Stati membri dell'Unione europea e ad altri stati.

La CRPM rappresenta quasi 200 milioni di cittadini ed agisce a favore di uno sviluppo più armonioso del territorio europeo.

Opera sia come think tank ed effettua un'azione di lobbying per conto delle Regioni. Il suo principale obiettivo verte sulla coesione sociale, economica e territoriale, le politiche marittime e l'accessibilità.

www.crpm.org

CONTATTI:

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: info@crpm.org; Website: cpmr.org

Rif : CRPMPPP190003