Contribution ID: 300111bb-8880-44e7-8ee0-6973db7d9e63
Date: 23/09/2020 19:33:06

Consultazione pubblica sulla valutazione del Libro bianco del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" e sulla futura strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente

I campi contrassegnati con un * sono obbligatori.

Introduzione

La prima parte del questionario riguarda le azioni passate dell'UE in materia di politica dei trasporti e, in particolare, quelle attuate nel contesto del Libro bianco della Commissione sui trasporti adottato nel 2011, che definisce una visione a lungo termine fino al 2050 per il settore dei trasporti. Ad oggi la Commissione ha dato seguito a quasi tutti i 40 punti elencati nel Libro bianco e anche alla grande maggioranza delle 132 iniziative previste.

Nel febbraio 2019 è stato avviato un riesame del Libro bianco con la pubblicazione di una tabella di marcia per la valutazione (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2080-Evaluation-of-the-2011-White-Paper-on-Transport). Copre tutti i settori in cui si sono svolte attività dopo l'adozione del Libro bianco del 2011. Esamina le esigenze di trasporto individuate nel documento, gli obiettivi e le finalità che sono stati fissati, le iniziative proposte e i risultati raggiunti, nonché l'impatto globale della strategia a partire dalla sua adozione.

La seconda parte del questionario riguarda le future azioni dell'UE nel settore dei trasporti e della mobilità, in particolare nel contesto della comunicazione sul Green Deal europeo adottata dalla Commissione europea nel dicembre 2019 e della preparazione di una nuova strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che la Commissione europea dovrebbe proporre entro la fine del 2020.

La pandemia di Covid-19 ha avuto gravi ripercussioni sulla mobilità e sul settore dei trasporti in Europa. La chiusura delle attività economiche ha rappresentato per i posti di lavoro, i redditi e le imprese sane rischi mai visti nelle crisi del passato. La Commissione ha adottato iniziative senza precedenti che hanno aiutato anche il settore dei trasporti, compresa la piena flessibilità nell'ambito delle norme di bilancio dell'UE, anche per fornire un sostegno settoriale, un quadro temporaneo di aiuti di Stato in materia di liquidità e di aiuto alla ricapitalizzazione, un regime europeo di sostegno per attenuare i rischi di disoccupazione (SURE) e uno strumento europeo di solvibilità. Successivamente, la comunicazione "Il momento dell'Europa: riparare e preparare per la prossima generazione"[1] fissa la direzione da seguire per la ripresa dell'Europa, anche nel settore dei trasporti. In linea con questa comunicazione, l'Europa deve investire nella protezione e nella

creazione di posti di lavoro e nella sostenibilità concorrenziale del settore dei trasporti, costruendo un futuro più equo, più verde e più digitale e resiliente. L'Europa deve riparare il danno a breve termine causato dalla crisi in modo tale da investire anche nel futuro a lungo termine della mobilità. A tal fine, l'UE deve dimostrare, nelle sue politiche, di avere obiettivi chiari e una linea certa.

In tale contesto, le domande poste in questa sezione chiedono informazioni sulle sfide e sulle risposte politiche necessarie per il settore del trasporti e della mobilità affinché sappia affrontare con successo la duplice transizione verde e digitale e trasformarsi in un sistema di trasporto resiliente capace di resistere alle crisi che verranno, che sia adatto al futuro e sostenuto da una filiera industriale in grado di svolgere un ruolo guida in un mondo moderno. Viste queste premesse, il Green Deal europeo afferma che, affinché l'UE possa raggiungere entro il 2050 l'ambizioso traguardo della neutralità climatica, il settore dei trasporti deve ridurre le proprie emissioni del 90% entro il 2050 e dovrebbe diventare drasticamente meno inquinante, soprattutto nelle città. Occorre notare che la Commissione europea sta conducendo in parallelo una consultazione pubblica aperta su obiettivi più ambiziosi dell'UE in materia di clima per il 2030 e sull'elaborazione di alcune politiche in materia di clima ed energia del Green Deal europeo, anch'essa rilevante per i trasporti e la mobilità (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12265-2030-Climate-Target-Plan/public-consultation). Ciò rientra nella preparazione del piano degli obiettivi climatici 2030, la cui adozione è prevista per il terzo trimestre del 2020, che avrà anche un impatto significativo sulle politiche dell'UE in materia di trasporti e mobilità.

Il settore dovrebbe contribuire all'obiettivo zero inquinamento del Green Deal europeo, concentrandosi sull'attenuazione dell'impatto dei trasporti sul clima e sull'ambiente naturale, dalle riduzioni delle emissioni all'inquinamento atmosferico, idrico e acustico. I trasporti stradali, ferroviari, aerei e per via navigabile devono compiere uno sforzo significativo per ridurre le emissioni e gli impatti ambientali negativi al fine di contribuire a questa transizione. Tale transizione dovrebbe rappresentare un'opportunità per migliorare la salute e il benessere dei nostri cittadini, ma anche per aumentare l'autonomia strategica dell'Unione europea, anche nel settore dei trasporti e della mobilità. Allo stesso tempo, la transizione deve essere equa, economicamente accessibile e inclusiva, e deve essere incentrata sulle persone. Deve inoltre garantire i più elevati standard di sicurezza nel settore dei trasporti.

La Commissione europea prevede pertanto di adottare nel 2020 una strategia globale dell'UE per una mobilità sostenibile e intelligente al fine di conseguire tali obiettivi. Definirà i settori e le iniziative chiave nel settore dei trasporti e della mobilità in cui la Commissione prenderà in esame le azioni politiche da intraprendere nei prossimi anni e oltre.

Si concentrerà sulle misure necessarie per ridurre l'impatto sulle emissioni di gas a effetto serra, sull'ambiente e sulla salute dei cittadini in generale, e per accelerare la transizione verso una mobilità più sostenibile. La strategia sottolineerà inoltre che questi obiettivi dovranno essere raggiunti modernizzando il settore dei trasporti e rendendolo al tempo stesso più intelligente, più digitale e più inclusivo e trasformandolo in un'industria innovativa di primo piano. Riguarderà anche settori quali la sicurezza e la protezione, gli aspetti sociali (compresi l'accessibilità, la disponibilità e l'accessibilità economica), la connettività e le questioni relative al mercato unico, nonché la dimensione esterna in cui sono necessarie modifiche per consentire un settore dei trasporti adatto a un'economia pulita, digitale, inclusiva e moderna.

Struttura del sondaggio

Questa consultazione pubblica aperta si concentra sia sulla valutazione del Libro bianco che sulla futura

strategia dell'UE per una mobilità sostenibile e intelligente. (https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/EUtransport2020survey)

La prima parte è incentrata sulla valutazione del Libro bianco e contribuirà all'analisi della sua efficacia, efficienza, pertinenza e valore aggiunto dell'UE.
La seconda parte riguarda la strategia futura. Esamina le principali sfide attuali e future per i trasporti e la mobilità e i possibili ambiti di intervento a livello europeo. Inoltre permette ai partecipanti di esprimere il loro punto di vista sulle possibili misure per affrontare le sfide individuate.
È possibile scegliere di rispondere a entrambe le parti del questionario o solo a una.
In caso di domande e osservazioni, si prega di contattare:

- per quanto riguarda la valutazione del Libro bianco: MOVE-WHITE-PAPER-CONSULTATION@ec.europa.eu
- per quanto riguarda la futura strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: MOVE-MOBILITY-STRATEGY@ec.europa.eu

[1] COM(2020) 456 final

Informazioni sui partecipanti

* Lingua del contributo

- ○ bulgaro
- ○ ceco
- ○ croato
- ○ danese
- ○ estone
- ○ finlandese
- ○ francese
- ○ gaelico
- ○ greco
- ○ inglese
- ◉ italiano
- ○ lettone
- ○ lituano
- ○ maltese
- ○ neerlandese
- ○ polacco
- ○ portoghese
- ○ rumeno

- slovacco
- sloveno
- spagnolo
- svedese
- tedesco
- ungherese

* Fornisco questo contributo in quanto

- Rappresentante del mondo accademico / di un istituto di ricerca
- Associazione di imprese
- Impresa / organizzazione aziendale
- Organizzazione di consumatori
- Cittadino dell'UE
- Organizzazione ambientalista
- Cittadino extra UE
- (●) Organizzazione non governativa (ONG)
- Amministrazione pubblica
- Sindacato
- Altro

* Nome

Valeria

* Cognome

MAGNOLFI

* E-mail (non sarà pubblicata)

valeria.magnolfi@gmail.com

* Nome dell'organizzazione

al massimo 255 carattere/i

Elettricità Futura

* Dimensioni dell'organizzazione

- ○ Micro (1-9 dipendenti)
- ◉ Piccola (10-49 dipendenti)
- ○ Media (50-249 dipendenti)
- ○ Grande (250 o più dipendenti)

Numero di iscrizione nel registro per la trasparenza

al massimo 255 carattere/i

Verificare se l'organizzazione è iscritta nel registro per la trasparenza. Si tratta di una banca dati su base volontaria per le organizzazioni che cercano di influenzare il processo decisionale dell'UE.

* Paese d'origine

Aggiungere il proprio paese di origine o quello dell'organizzazione rappresentata.

○ Afghanistan	○ Figi	○ Kosovo	○ Romania
○ Albania	○ Filippine	○ Kuwait	○ Ruanda
○ Algeria	○ Finlandia	○ Laos	○ Russia
○ Andorra	○ Francia	○ Lesotho	○ Sahara occidentale
○ Angola	○ Gabon	○ Lettonia	○ Saint-Barthélemy
○ Antartide	○ Gambia	○ Libano	○ Saint Kitts e Nevis
○ Antigua e Barbuda	○ Georgia	○ Liberia	○ Saint-Martin
○ Arabia Saudita	○ Georgia del sud e Sandwich australi	○ Libia	○ Saint Pierre e Miquelon
○ Argentina	○ Germania	○ Liechtenstein	○ Saint Vincent e Grenadine
○ Armenia	○ Ghana	○ Lituania	○ Samoa
○ Aruba	○ Giamaica	○ Lussemburgo	○ Samoa americane
○ Australia	○ Giappone	○ Macao	○ San Marino

- Austria
- Azerbaigian
- Bahamas
- Bahrein
- Bangladesh
- Barbados
- Belgio
- Belize
- Benin
- Bermuda
- Bhutan
- Bielorussia
- Bolivia
- Bonaire, Saint Eustatius e Saba
- Bosnia-Erzegovina
- Botswana
- Brasile
- Brunei
- Bulgaria
- Burkina Faso
- Burundi
- Cambogia
- Camerun
- Canada
- Gibilterra
- Gibuti
- Giordania
- Grecia
- Grenada
- Groenlandia
- Guadalupa
- Guam
- Guatemala
- Guernsey
- Guinea
- Guinea-Bissau
- Guinea equatoriale
- Guyana
- Guyana francese
- Haiti
- Honduras
- Hong Kong
- India
- Indonesia
- Iran
- Iraq
- Irlanda
- Islanda
- Macedonia del Nord
- Madagascar
- Malawi
- Malaysia
- Maldive
- Mali
- Malta
- Marianne settentrionali
- Marocco
- Martinica
- Mauritania
- Maurizio
- Mayotte
- Messico
- Micronesia
- Moldova
- Monaco
- Mongolia
- Monserrat
- Montenegro
- Mozambico
- Myanmar /Birmania
- Namibia
- Nauru
- Sant'Elena, Ascensione e Tristan da Cunha
- Santa Lucia
- Sao Tomé e Principe
- Senegal
- Serbia
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapore
- Sint Maarten
- Siria
- Slovacchia
- Slovenia
- Somalia
- Spagna
- Sri Lanka
- Stati Uniti
- Sud Africa
- Sudan
- Sud Sudan
- Suriname
- Svalbard e Jan Mayen
- Svezia
- Svizzera
- Tagikistan

- Capo Verde
- Cechia
- Ciad
- Cile
- Cina
- Cipro
- Città del Vaticano
- Colombia
- Comore
- Congo
- Corea del Nord
- Corea del Sud
- Costa d'Avorio
- Costa Rica
- Croazia
- Cuba
- Curaçao
- Danimarca
- Dominica
- Ecuador
- Egitto
- Isola Christmas
- Isola di Anguilla
- Isola di Bouvet
- Isola di Clipperton
- Isola di Man
- Isola Norfolk
- Isole Åland
- Isole Cayman
- Isole Cocos (Keeling)
- Isole Cook
- Isole Fær Øer
- Isole Falkland
- Isole Heard e McDonald
- Isole Marshall
- Isole minori periferiche degli Stati Uniti
- Isole Pitcairn
- Isole Salomone
- Isole Turks e Caicos
- Isole Vergini americane
- Isole Vergini britanniche
- Israele
- Nepal
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Norvegia
- Nuova Caledonia
- Nuova Zelanda
- Oman
- Paesi Bassi
- Pakistan
- Palau
- Palestina
- Panama
- Papua Nuova Guinea
- Paraguay
- Perù
- Polinesia francese
- Polonia
- Portogallo
- Portorico
- Taiwan
- Tanzania
- Terre australi e antartiche francesi
- Territorio britannico dell'Oceano Indiano
- Thailandia
- Timor Leste
- Togo
- Tokelau
- Tonga
- Trinidad e Tobago
- Tunisia
- Turchia
- Turkmenistan
- Tuvalu
- Ucraina
- Uganda
- Ungheria
- Uruguay
- Uzbekistan
- Vanuatu
- Venezuela

○ El Salvador	◉ Italia	○ Qatar	○ Vietnam
○ Emirati arabi uniti	○ Jersey	○ Regno Unito	○ Wallis and Futuna
○ Eritrea	○ Kazakhstan	○ Repubblica centrafricana	○ Yemen
○ Estonia	○ Kenya	○ Repubblica democratica del Congo	○ Zambia
○ Eswatini	○ Kirghizistan	○ Repubblica dominicana	○ Zimbabwe
○ Etiopia	○ Kiribati	○ Riunione	

* Impostazioni della privacy per la pubblicazione

La Commissione pubblicherà le risposte alla consultazione pubblica. Può scegliere se rendere pubblici i suoi dati personali o mantenerli anonimi.

○ **Anonimo**

Saranno pubblicati solo il tipo di rispondente, il paese di origine e il contributo. Tutti gli altri dati personali (nome, nome e dimensioni dell'organizzazione, numero del registro per la trasparenza) non saranno pubblicati.

◉ **Pubblico**

I dati personali (nome, nome e dimensioni dell'organizzazione, numero del registro per la trasparenza, paese di origine) saranno pubblicati insieme al contributo.

☑ Accetto le disposizioni riguardanti la protezione dei dati personali.

Parte I: VALUTAZIONE DEL LIBRO BIANCO DEL 2011

Introduzione

Dal 2011 il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [1] (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=celex:52011DC0144 costituisce un quadro strategico generale per le priorità, gli obiettivi e le iniziative della Commissione nel settore della politica dei trasporti dell'UE.

Il Libro bianco ha definito una strategia a lungo termine per aiutare il sistema dei trasporti dell'UE a raggiungere l'obiettivo generale della politica dei trasporti dell'UE: fornire alle generazioni attuali e future accesso a risorse di mobilità sicure, affidabili e a prezzi accessibili che rispondano alle loro esigenze e alle loro aspirazioni, riducendo al minimo gli effetti indesiderati come la congestione, gli incidenti, l'inquinamento

atmosferico e acustico e i cambiamenti climatici.

Il Libro bianco del 2011 [2] ha identificato e cercato di affrontare tre problemi principali nel settore dei trasporti nel 2011:

- l'aumento del prezzo del petrolio e la persistente dipendenza dal petrolio
- la crescente congestione e la scarsa connettività
- il deterioramento del clima e dell'ambiente locale (inquinamento).

Il Libro bianco delinea una visione per un trasporto sostenibile ed efficiente in termini di risorse entro il 2050 come base per lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato, sostenibile ed efficiente per l'UE. A tal fine, ha definito un programma di lavoro comprendente 132 iniziative, sia legislative che non legislative, raggruppate intorno ai 40 diversi punti d'azione.

Inoltre ha fissato dieci obiettivi principali quantitativi e qualitativi (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf). Alcuni di essi definiscono tappe quantitative concrete che fungono da punti di riferimento per misurare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi del Libro bianco.

Dal momento che si prevede che alcuni obiettivi saranno raggiunti entro il 2030 o addirittura entro il 2020, è opportuno riesaminare i progressi compiuti, individuare le sfide persistenti e quelle nuove che incidono sulle azioni programmate e valutare la pertinenza del Libro bianco nel contesto dell'evoluzione delle politiche in materia di energia, clima, ambiente e industria.

[1] COM(2011) 144 definitivo.
[2] Per un'analisi più dettagliata consultare il documento di lavoro dei servizi della Commissione: SEC (2011) 391 definitivo del 28.3.2011.

A. Efficacia della strategia del Libro bianco

1. Il Libro bianco stabilisce tre grandi obiettivi generali: ridurre le emissioni di gas serra del 60% entro il 2050, ridurre la dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio e ridurre la congestione. A suo parere, negli ultimi dieci anni le iniziative dell'UE riguardanti i trasporti:

	Assolutamente in disaccordo	Parzialmente in disaccordo	Né d'accordo né in disaccordo	Parzialmente d'accordo	Assolutamente d'accordo	Nessun parere
hanno contribuito a ridurre le emissioni di gas a effetto serra collegate alle attività di trasporto nell'UE.	○	●	○	○	○	○
hanno contribuito a ridurre l'uso del petrolio nel settore dei trasporti.	●	○	○	○	○	○
hanno contribuito a ridurre la congestione sulle strade nel traffico quotidiano.	○	○	○	○	○	●

1.1. Il Libro bianco del 2011 è stato efficace nel ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei vari modi di trasporto?

- [ ] Molto efficace
- [ ] Efficace
- [ ] Neutro
- [x] Non efficace
- [ ] Per niente efficace

1.2. [Se la risposta alla domanda Q1 è "non efficace" o "per niente efficace"] Perché il Libro bianco non è stato efficace nel ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei modi di trasporto?

In base al rapporto sulla qualità dell'aria dell'Agenzia Europea dell'Ambiente si evince che nel 2018 la dipendenza energetica del settore trasporti da carburanti fossili era molto forte (95%), con conseguente incremento delle emissioni GHG (+29%) rispetto alla baseline del 1990. Gli obiettivi fissati dal Libro Bianco del 2011 non sono risultati abbastanza ambiziosi per raggiungere la piena decarbonizzazione del settore dei trasporti entro il 2050, dichiarata nel Green deal europeo.
È necessario favorire una rapida transizione del parco veicolare verso motorizzazioni ecologiche tramite misure chiare, con un focus sui segmenti maggiormente emissivi.

2. Al di là dei suoi tre obiettivi principali, la politica dei trasporti dell'UE si sforza di garantire servizi di trasporto sicuri, affidabili, sostenibili, equi, accessibili e a prezzi accettabili per i cittadini e le imprese in tutta l'UE. Rispetto alla situazione di dieci anni fa, come valuta il contributo della strategia del Libro bianco sui trasporti al conseguimento di questi obiettivi?

	Assolutamente in disaccordo	Parzialmente in disaccordo	Né d'accordo né in disaccordo	Parzialmente d'accordo	Assolutamente d'accordo	Nessun parere
L'accesso ai servizi di trasporto è migliorato per i passeggeri e i pendolari.	○	○	○	○	○	●
L'accesso ai servizi di trasporto merci è migliorato per le imprese.	○	○	○	○	○	●
Le singole attività di trasporto producono effetti meno negativi per altre persone e per l'ambiente.	○	●	○	○	○	○
Le esigenze di mobilità della generazione attuale sono soddisfatte e impongono un onere minore alle generazioni future.	○	●	○	○	○	○
Il prezzo dei servizi di trasporto riflette meglio i costi esterni (cambiamenti climatici, inquinamento acustico e atmosferico, incidenti, perdita di biodiversità, aumento dell'uso del suolo, ecc.).	○	●	○	○	○	○
La sicurezza dei lavoratori nei servizi di trasporto in tutta l'UE è migliorata.	○	○	○	○	○	●
La sicurezza degli utenti dei servizi di trasporto in tutta l'UE è migliorata.	○	○	○	○	○	●
I servizi di trasporto sono diventati più affidabili e di migliore qualità.	○	○	○	○	○	●
I trasporti sono diventati più accessibili.	○	○	●	○	○	○

È diventato più facile prenotare online biglietti per autobus/treni/aerei.	○	○	○	○	○	◉
È diventato più facile consultare online gli orari dei trasporti.	○	○	○	○	○	◉
È diventato più facile programmare spostamenti che combinano più modi di trasporto passeggeri in un unico viaggio (ad es. aereo e treno) e acquistare i biglietti necessari.	○	○	○	○	○	◉
È diventato più facile e accessibile combinare più modi di trasporto merci in un'unica operazione di trasporto (ad es. trasporto su strada e ferrovia o per vie navigabili interne).	○	○	○	○	○	◉
I diritti dei passeggeri a bordo di pullman/treni/aerei in partenza dall'UE sono rispettati meglio.	○	○	○	○	○	◉
Le condizioni di lavoro nel settore dei trasporti dell'UE sono migliorate.	○	○	○	○	○	◉

3. Per conseguire gli obiettivi della politica dei trasporti dell'UE, il Libro bianco comprende un elenco completo di iniziative, raggruppate in diversi settori d'intervento. Oggi, in tutti questi settori, la Commissione ha avviato iniziative, molte delle quali legislative e altre non legislative. A suo parere, in quale misura i progressi compiuti nell'ambito di ciascun settore di azioni contribuiscono al conseguimento della politica dei trasporti dell'UE, come indicato nel Libro bianco?

3.1 Uno spazio unico europeo dei trasporti

Sono state adottate norme e iniziative per migliorare il funzionamento del mercato unico dei servizi di trasporto, eliminare gli ostacoli all'ingresso sul mercato e aumentare l'efficienza. Le iniziative hanno riguardato tutti i modi di trasporto, ad esempio un migliore accesso ai mercati nazionali del trasporto ferroviario di passeggeri, un approccio integrato alla gestione dei corridoi merci, il completamento del Cielo unico europeo, un collegamento più efficace fra porti dell'UE attraverso una "cintura blu", un quadro sostenibile per la navigazione interna, meno restrizioni al cabotaggio nel trasporto di merci su strada, un migliore accesso al mercato per i servizi di trasporto con autobus e un quadro per lo scambio di informazioni e la gestione dei trasporti lungo la catena logistica multimodale del trasporto merci.

Il contributo delle azioni previste dallo spazio unico europeo dei trasporti (sopra descritto) è stato:

al massimo 1 scelta/e

- ☐ Molto positivo
- ☐ Positivo
- ☐ Né positivo né negativo
- ☐ Negativo
- ☐ Molto negativo
- ☑ Nessun parere

3.2 Promuovere posti e condizioni di lavoro di qualità

In questo settore la Commissione ha avviato un codice di sicurezza sociale per i lavoratori mobili del settore del trasporto stradale, un'agenda sociale per il trasporto marittimo e la definizione di norme minime a livello UE in materia di qualità e servizi per i lavoratori dell'intera catena del trasporto aereo.

Il contributo delle azioni nel settore della promozione dell'occupazione di qualità e delle condizioni di lavoro è stato:

al massimo 1 scelta/e

- ☐ Molto positivo
- ☐ Positivo
- ☐ Né positivo né negativo
- ☐ Negativo
- ☐ Molto negativo
- ☑ Nessun parere

3.3 Trasporti sicuri

Sono state adottate norme e iniziative per aumentare la sicurezza del trasporto aereo di merci e passeggeri, istituire un gruppo di esperti sulla sicurezza del trasporto terrestre e migliorare la sicurezza "da punto a punto" lungo la catena di approvvigionamento.

Il contributo delle iniziative in materia di sicurezza dei trasporti è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto positivo
- [ ] Positivo
- [ ] Né positivo né negativo
- [ ] Negativo
- [ ] Molto negativo
- [x] Nessun parere

3.4 Sicurezza dei trasporti

In questo settore sono state adottate diverse norme e iniziative, tra l'altro per la diffusione di tecnologie per la sicurezza stradale, un pacchetto sui controlli tecnici, una strategia europea per la sicurezza dell'aviazione civile e iniziative per rendere più sicuri i trasporti marittimi, migliorare la sicurezza ferroviaria nel contesto del 4º pacchetto ferroviario e razionalizzare le norme per il trasporto intermodale di merci pericolose.

Il contributo delle iniziative in materia di sicurezza dei trasporti è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto positivo
- [ ] Positivo
- [ ] Né positivo né negativo
- [ ] Negativo
- [ ] Molto negativo
- [x] Nessun parere

3.5 Qualità e affidabilità dei servizi

In questo settore la Commissione ha avviato un'iniziativa volta a sviluppare un'interpretazione uniforme del diritto dell'UE in materia di diritti dei passeggeri e ha riunito principi comuni applicabili ai diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto. Ha formulato orientamenti concernenti i diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta. La Commissione ha inoltre adottato specifiche per la fornitura di servizi di informazione sulla mobilità multimodale in tutta l'UE e ha pubblicato orientamenti sulla continuità della mobilità dei passeggeri in seguito all'interruzione del sistema dei trasporti.

Il contributo delle iniziative in materia di qualità e affidabilità dei servizi è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto positivo
- [ ] Positivo

- [ ] Né positivo né negativo
- [ ] Negativo
- [ ] Molto negativo
- [x] Nessun parere

3.6 Ricerca e innovazione nel settore dei trasporti

In questo ambito sono state adottate varie norme e iniziative, tra l'altro per sostenere lo sviluppo di veicoli puliti, sicuri e silenziosi, la diffusione di tecnologie volte a migliorare la sicurezza dei trasporti (ad esempio il sistema eCall), lo sviluppo di nuovi sistemi di trasporto (aeromobili senza equipaggio, ecc.), nonché una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e innovazioni per una mobilità urbana sostenibile. Le iniziative normative in questo settore comprendono, tra l'altro, norme per le emissioni di CO2 dei veicoli, norme sui livelli delle emissioni acustiche, un ciclo di prova riveduto per misurare le emissioni, norme di interoperabilità per le infrastrutture di ricarica e rifornimento, requisiti di guida ecologica, nonché specifiche delle condizioni di accesso per i dati relativi ai trasporti per motivi di sicurezza.

Il contributo delle azioni nel settore della ricerca e dell'innovazione è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto positivo
- [x] Positivo
- [ ] Né positivo né negativo
- [ ] Negativo
- [ ] Molto negativo
- [ ] Nessun parere

3.7 Mobilità urbana integrata

In questo settore la Commissione sostiene e controlla l'elaborazione di piani di mobilità urbana sostenibile da parte degli Stati membri. Ha inoltre proposto un quadro dell'UE per i pedaggi per l'utilizzo delle arterie urbane e una strategia per la logistica urbana a zero emissioni.

Il contributo delle iniziative sulla mobilità urbana integrata è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto positivo
- [x] Positivo
- [ ] Né positivo né negativo
- [ ] Negativo
- [ ] Molto negativo
- [ ] Nessun parere

3.8 Infrastrutture moderne e finanziamenti intelligenti

In questo settore, gli orientamenti TEN-T e il meccanismo per collegare l'Europa forniscono il quadro e i finanziamenti per lo sviluppo di infrastrutture strategiche europee che tengano conto delle esigenze in

materia di efficienza energetica e delle sfide poste dai cambiamenti climatici. Inoltre, le iniziative adottate in questo settore hanno mirato a diffondere tecnologie intelligenti e interoperabili su vasta scala (come SESAR, ITS, ERTMS, RIS, ecc.) e a creare una struttura multimodale per un corridoio merci. Il meccanismo per collegare l'Europa ha creato un nuovo quadro di finanziamento per le infrastrutture di trasporto. L'impegno del settore privato è stato promosso, tra l'altro, attraverso il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS). Le iniziative per la tariffazione e tassazione intelligenti includono varie proposte, fra cui la revisione della direttiva Eurobollo.

Il contributo delle iniziative in materia di infrastrutture moderne e finanziamenti intelligenti è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto positivo
- [x] Positivo
- [ ] Né positivo né negativo
- [ ] Negativo
- [ ] Molto negativo
- [ ] Nessun parere

3.9 Dimensione esterna dei trasporti dell'UE

Il Libro bianco comprende una serie di azioni sul ruolo internazionale del trasporto dell'UE. Ciò comprende, tra l'altro, iniziative volte a estendere le norme del mercato interno alle organizzazioni internazionali e ai partner commerciali, completare lo spazio aereo comune europeo, intervenire nei consessi multilaterali per affrontare le esigenze in materia di efficienza energetica, cambiamenti climatici e terrorismo, far rientrare il trasporti di container nel quadro delle norme antitrust dell'UE e rafforzare la cooperazione in materia di politica dei trasporti con i paesi vicini dell'UE.

Il contributo delle azioni nel settore della dimensione esterna dei trasporti dell'UE è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto positivo
- [ ] Positivo
- [ ] Né positivo né negativo
- [ ] Negativo
- [ ] Molto negativo
- [x] Nessun parere

4. Secondo lei, il Libro bianco ha individuato i giusti settori di intervento per affrontare le sfide cui è confrontato il settore dei trasporti dell'UE?

al massimo 1 scelta/e

- [x] Sì
- [ ] No

☐ Nessun parere

5. Nel Libro bianco manca un settore di intervento che avrebbe voluto vedere incluso? Precisare:

6. Quale impatto hanno avuto i seguenti sviluppi tecnologici e sociali successivi all'adozione del Libro bianco nel 2011?

6.1 Maggiore ricorso alle tecnologie digitali da parte degli operatori dei servizi di trasporto e comparsa di nuovi modelli commerciali nei servizi di trasporto (ad es. condivisione del trasporto, trasporto a chiamata, mobilità come servizio).

	Positivo	Leggermente positivo	Né positivo né negativo	Leggermente negativo	Negativo	Nessun parere
Ridurre le emissioni di gas a effetto serra	●	○	○	○	○	○
Ridurre la dipendenza dei trasporti dal petrolio	●	○	○	○	○	○
Rendere i trasporti più accessibili	○	●	○	○	○	○
Migliorare l'accesso ai servizi di trasporto	○	○	○	○	○	●
Migliorare la sicurezza e l'affidabilità dei servizi di trasporto	○	○	○	○	○	●
Limitare l'aumento della congestione	○	●	○	○	○	○
Ridurre al minimo i costi esterni delle attività di trasporto per la società	○	○	○	○	○	●
Rafforzare la concorrenza tra i fornitori di servizi di trasporto	○	●	○	○	○	○
Migliorare la competitività del settore dei trasporti nel mercato globale	○	○	○	○	○	●

6.2 Nuove tendenze tecnologiche nel settore manifatturiero: intelligenza artificiale, automazione, elettrificazione.

	Positivo	Leggermente positivo	Né positivo né negativo	Leggermente negativo	Negativo	Nessun parere
Ridurre le emissioni di gas a effetto serra	●	○	○	○	○	○
Ridurre la dipendenza dei trasporti dal petrolio	●	○	○	○	○	○
Rendere i trasporti più accessibili	○	●	○	○	○	○
Migliorare l'accesso ai servizi di trasporto	○	○	○	○	○	●
Migliorare la sicurezza e l'affidabilità dei servizi di trasporto	○	●	○	○	○	○
Limitare l'aumento della congestione	○	○	○	○	○	●
Ridurre al minimo i costi esterni delle attività di trasporto per la società	●	○	○	○	○	○
Rafforzare la concorrenza tra i fornitori di servizi di trasporto	○	●	○	○	○	○
Migliorare la competitività del settore dei trasporti nel mercato globale	○	●	○	○	○	○

6.3 Nuovi modelli di mobilità individuale (ad es. car-sharing, biciclette elettriche, monopattini elettrici nel trasporto urbano).

	Positivo	Leggermente positivo	Né positivo né negativo	Leggermente negativo	Negativo	Nessun parere
Ridurre le emissioni di gas a effetto serra	●	○	○	○	○	○
Ridurre la dipendenza dei trasporti dal petrolio	●	○	○	○	○	○
Rendere i trasporti più accessibili	○	●	○	○	○	○
Migliorare l'accesso ai servizi di trasporto	●	○	○	○	○	○
Migliorare la sicurezza e l'affidabilità dei servizi di trasporto	○	○	○	○	○	●
Limitare l'aumento della congestione	●	○	○	○	○	○
Ridurre al minimo i costi esterni delle attività di trasporto per la società	○	●	○	○	○	○
Rafforzare la concorrenza tra i fornitori di servizi di trasporto	○	●	○	○	○	○
Migliorare la competitività del settore dei trasporti nel mercato globale	○	○	○	○	○	●

6.4 Crescita del commercio elettronico: acquisti online, consegne a domicilio e catene di approvvigionamento integrate.

	Positivo	Leggermente positivo	Né positivo né negativo	Leggermente negativo	Negativo	Nessun parere
Ridurre le emissioni di gas a effetto serra	○	○	○	○	○	◉
Ridurre la dipendenza dei trasporti dal petrolio	○	○	○	○	○	◉
Rendere i trasporti più accessibili	○	○	○	○	○	◉
Migliorare l'accesso ai servizi di trasporto	○	○	○	○	○	◉
Migliorare la sicurezza e l'affidabilità dei servizi di trasporto	○	○	○	○	○	◉
Limitare l'aumento della congestione	○	○	○	○	○	◉
Ridurre al minimo i costi esterni delle attività di trasporto per la società	○	○	○	○	○	◉
Rafforzare la concorrenza tra i fornitori di servizi di trasporto	○	○	○	○	○	◉
Migliorare la competitività del settore dei trasporti nel mercato globale	○	○	○	○	○	◉

6.5 Mancano altre tendenze o sviluppi non elencati sopra? (precisare e aggiungere una valutazione):

al massimo 1000 carattere/i

Altro

	Positivo	Leggermente positivo	Né positivo né negativo	Leggermente negativo	Negativo	Nessun parere
Ridurre le emissioni di gas a effetto serra						
Ridurre la dipendenza dei trasporti dal petrolio						
Rendere i trasporti più accessibili						
Migliorare l'accesso ai servizi di trasporto						
Migliorare la sicurezza e l'affidabilità dei servizi di trasporto						
Limitare l'aumento della congestione						
Ridurre al minimo i costi esterni delle attività di trasporto per la società						
Rafforzare la concorrenza tra i fornitori di servizi di trasporto						
Migliorare la competitività del settore dei trasporti nel mercato globale						

B. Pertinenza del Libro bianco

7. Come valuta oggi l'importanza dei seguenti obiettivi definiti nel Libro bianco del 2011?

	0 (non importante)	1	2	3	4	5 (molto importante)	Nessun parere
Ridurre le emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti	○	○	○	○	○	◉	○
Ridurre drasticamente il rapporto di dipendenza dal petrolio delle attività legate ai trasporti	○	○	○	○	○	◉	○
Limitare l'aumento della congestione	○	○	○	○	○	◉	○
Consentire un accesso di base ai servizi di trasporto e consentire lo sviluppo delle esigenze di mobilità dei singoli e delle imprese	○	○	○	○	◉	○	○
Garantire che le esigenze di trasporto dell'attuale generazione siano soddisfatte senza creare oneri eccessivi per le generazioni future	○	○	○	○	○	◉	○
Offrire servizi di trasporto di elevata qualità, sicuri e affidabili	○	○	○	○	◉	○	○
Garantire che i trasporti siano economicamente accessibili e funzionino in modo corretto ed efficiente	○	○	○	○	○	◉	○
Promuovere un'occupazione di qualità nel settore dei trasporti	○	○	○	○	◉	○	○
Ridurre al minimo i costi esterni del trasporto per la società (costi di incidenti, inquinamento acustico e atmosferico, perdita di biodiversità e aumento dell'uso del suolo)	○	○	○	○	○	◉	○

8. Gli obiettivi del Libro bianco del 2011 sono sostenuti da dieci obiettivi principali concreti che fungono da parametri di riferimento quantitativi e qualitativi per i progressi compiuti.

8.1 In che misura è d'accordo (o in disaccordo) con le seguenti affermazioni relative ai dieci obiettivi principali?

	Assolutamente d'accordo	Parzialmente d'accordo	Parzialmente in disaccordo	Assolutamente in disaccordo	Nessun parere
Gli obiettivi principali sono chiaramente definiti.	○	●	○	○	○
Gli obiettivi principali sono realistici (né troppo ambiziosi né troppo poco ambiziosi).	○	○	○	●	○
Gli obiettivi principali sono completi e rispecchiano adeguatamente gli obiettivi del Libro bianco.	○	○	●	○	○

Qui può motivare la risposta alla domanda 8.1:

al massimo 3000 carattere/i

Gli obiettivi fissati dal Libro bianco del 2011 non sono abbastanza ambiziosi per raggiungere la decarbonizzazione del settore dei trasporti entro il 2050. La revisione del Libro Bianco o la prossima strategia di mobilità sostenibile e intelligente dovrebbe rendere l'elettrificazione delle modalità di trasporto uno dei principali punti di riferimento per il raggiungimento dell'obiettivo al 2050.

8.2 Oggi gli obiettivi principali stabiliti nel 2011 ci possono aiutare a valutare le prestazioni dei sistemi di trasporto nazionali e dell'UE in termini di:

	Molto utili	Abbastanza utili	Né utili né inutili	Abbastanza inutili	Completamente inutili	Nessun parere
Impatti ambientali (decarbonizzazione, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico)	○	○	○	●	○	○
Efficienza energetica e nell'uso delle risorse	○	○	○	●	○	○
Livello di integrazione dei servizi di trasporto nei singoli modi e tra i vari modi	○	○	○	○	○	●
Qualità del servizio per gli utenti dei servizi di trasporto	○	○	○	●	○	○

9. Il Libro bianco del 2011 adotta un approccio politico di ampio respiro, che ha definito un quadro di riferimento con obiettivi, settori d'azione e iniziative concrete per affrontare le sfide cui deve far fronte il settore dei trasporti nell'UE. Elenca una serie di iniziative raggruppate intorno a specifici punti d'azione. Vorremmo conoscere il suo punto di vista su questo modo di affrontare le sfide cui è confrontato il settore dei trasporti dell'UE.

9.1 Considerate le sfide cui è confrontata la politica dei trasporti dell'UE, il Libro bianco con i suoi punti d'azione è stato:

al massimo 1 scelta/e

- [ ] Molto pertinente
- [x] Pertinente
- [ ] Abbastanza pertinente
- [ ] Poco pertinente
- [ ] Non pertinente
- [ ] Nessun parere

9.2 Desidera segnalare qualche iniziativa inclusa nel Libro bianco del 2011 che ritiene ancora pertinente, a prescindere dal fatto che sia stata attuata o meno? (specificare)

al massimo 1000 carattere/i

Le indicazioni contenute nel Libro Bianco 2011 ad oggi più rilevanti sono:
-ogni mezzo di trasporto, che viaggi su strada, su rotaia o via acqua, deve essere improntato alla sicurezza e alla sostenibilità.
-"Una strategia sostenibile per i carburanti alternativi che includa anche l'infrastruttura appropriata" che indichi le soluzioni di e-mobilità come principale abilitatore per una decarbonizzazione rapida ed economica di molti segmenti del settore trasporti.
-"Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" e l'impegno del settore privato per eliminare le distorsioni, compresi i sussidi dannosi, generare entrate e garantire il finanziamento di futuri investimenti nel settore dei trasporti".

9.3 Desidera segnalare qualche iniziativa inclusa nel Libro bianco del 2011 che dovrebbe essere abbandonata? (specificare)

al massimo 1000 carattere/i

9.4 È d'accordo con le seguenti affermazioni?

	Sì	No	Nessun parere

Il Libro bianco sui trasporti del 2011 ha fornito un quadro adeguato per rispondere alle esigenze della politica dei trasporti.	○	◉	○
Il campo di applicazione del Libro bianco era troppo limitato. Avrebbe dovuto concentrarsi non solo sugli aspetti relativi ai trasporti, ma anche sulle politiche energetiche, industriali, ambientali e climatiche.	○	◉	○
Il campo di applicazione del Libro bianco era troppo ampio. Avrebbe dovuto concentrarsi su un numero più limitato di questioni chiave per il settore dei trasporti dell'UE.	◉	○	○

C. Valore aggiunto dell'UE del Libro bianco 2011

10. Ritiene che il fatto di avere un Libro bianco sulla politica dei trasporti a livello dell'UE abbia un valore aggiunto rispetto alle politiche dei trasporti che sono state portate avanti negli Stati membri a livello nazionale/regionale?

al massimo 1 scelta/e

- [x] Sì
- [ ] No
- [ ] Nessun parere

D. Efficacia del Libro bianco e delle relative iniziative

Desideriamo conoscere il suo punto di vista sui costi e sui benefici delle azioni elencate nel Libro bianco, ad esempio anche se ritiene che i costi (in termini di risorse finanziarie e umane) assegnati all'attuazione delle 40 azioni specifiche siano stati superiori o inferiori ai benefici ottenuti.

11. In generale, come valuta il rapporto tra i costi e i benefici delle azioni del Libro bianco?

	I benefici sono superiori ai costi	I benefici e i costi sono uguali	I costi sono superiori ai benefici	Nessun parere
Per l'ambiente	◉	○	○	○
Per i fabbricanti di attrezzature di trasporto	○	○	○	◉
Per gli operatori dei trasporti/i fornitori di servizi	○	○	○	◉
Per gli utenti dei trasporti/i passeggeri	○	○	○	◉
Per le amministrazioni pubbliche	○	○	○	◉
Per la società in generale	◉	○	○	○

12. È a conoscenza di iniziative previste dal Libro bianco nei suoi settori di attività per i quali vi è stato un aumento degli sforzi e/o costi per la sua organizzazione (per l'attuazione o l'applicazione)? Precisare quali:

al massimo 1500 carattere/i

13. Ritiene che vi siano aspetti del Libro bianco che potrebbero essere semplificati o razionalizzati senza ridurne l'efficacia? Precisare:

al massimo 3000 carattere/i

Parte II - Strategia futura in materia di mobilità e trasporti

Introduzione

La strategia per una mobilità intelligente e sostenibile annunciata nel Green Deal proposto dalla Commissione [1] definirà una visione per la futura mobilità dell'Europa.

Questa sezione del questionario intende raccogliere le opinioni delle parti interessate sugli obiettivi principali e i possibili settori di intervento a livello dell'UE per consentire la transizione a un trasporto sostenibile (comprese le emissioni di gas a effetto serra e altre emissioni inquinanti) e per modernizzare il settore e renderlo più intelligente e inclusivo. Inoltre il questionario chiede come affrontare tali sfide insieme a quelle relative alla sicurezza, alla protezione e agli aspetti sociali (compresi l'accessibilità, la disponibilità e i costi contenuti), la connettività e le questioni relative al mercato unico, nonché la dimensione esterna delle politiche dell'UE.

La consultazione pubblica rientra negli sforzi più ampi della Commissione volti a consultare i cittadini, le autorità degli Stati membri e le altre parti interessate, comprese le associazioni di categoria, l'industria, i consumatori e le organizzazioni non governative competenti.

Per maggiori informazioni, consultare la tabella di marcia per la futura strategia (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives?&frontEndStage=PLANNING_WORKFLOW).

[1] COM(2019) 640 final

1. Quanto grave sarà l'impatto della Covid-19 sui modelli di connettività e mobilità sia a breve che a medio termine? (valutare da 1 = nessun impatto a 10 = impatto molto grave)

	1 = nessun impatto	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = impatto molto grave
A breve termine (1-2 anni)	○	○	○	○	○	○	○	◉	○	○

A medio termine (fino al 2030)	○	○	○	○	◉	○	○	○	○	○

2. Quali insegnamenti occorre trarre dalla crisi della Covid-19 e dal suo impatto sui modelli e sui comportamenti in fatto di connettività e mobilità per costruire un sistema di trasporto resiliente adatto al futuro? Se possibile, indicare le aree in cui andrebbero eseguite azioni di follow-up (massimo 1500 caratteri)

al massimo 1500 carattere/i

3. I trasporti sono responsabili di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE e il loro impatto è in continua crescita. Sono anche una delle principali fonti di inquinamento atmosferico e acustico e di un certo numero di impatti negativi sull'ambiente. Quanto sono importanti i seguenti principi per orientare l'azione dell'UE al fine di affrontare questi problemi ambientali?

	Importante	Abbastanza importante	Poco importante	Per niente importante	Nessun parere
Rendere più sostenibile il sistema di trasporto nel suo complesso - ogni singolo modo di trasporto	○	○	○	○	○
Mettere a disposizione dei cittadini e delle imprese dell'UE soluzioni alternative sostenibili (ad es. servizi ferroviari interurbani competitivi, trasporti pubblici di qualità e servizi condivisi di mobilità)	◉	○	○	○	○
Rispettare pienamente il principio "chi inquina paga" in tutti i modi di trasporto attraverso misure quali imposte e oneri	○	◉	○	○	○
Favorire la connettività e l'accesso ai trasporti e alla mobilità per tutti	○	◉	○	○	○
Sensibilizzazione in materia di impatto climatico e ambientale dei trasporti e della mobilità	○	◉	○	○	○

Promuovere l'accessibilità economica dei trasporti e della mobilità	◉	○	○	○	○

4. In considerazione delle sfide climatiche e ambientali, quanto è importante che l'UE si concentri sui seguenti ambiti?

	Molto importante	Abbastanza importante	Poco importante	Per niente importante	Nessun parere
Aumentare la quota dei modi di trasporto più sostenibili (ad es. sostenendo la multimodalità, i modi di trasporto attivi come gli spostamenti a piedi e in bicicletta)	○	◉	○	○	○
Migliorare l'efficienza dell'intero sistema di trasporto (ad es. migliorando i sistemi di gestione del traffico)	○	◉	○	○	○
Aumentare la diffusione di veicoli puliti (ad es. con norme più severe sulle emissioni di CO2) e garantire l'integrazione efficace dei veicoli elettrici nella rete elettrica	○	◉	○	○	○
Aumentare la diffusione di combustibili alternativi sostenibili (ad es. sviluppando infrastrutture di ricarica /rifornimento, obblighi di miscelazione)	○	◉	○	○	○
Promuovere le scelte sostenibili dei consumatori e le pratiche di mobilità a basse emissioni (ad es. una maggiore applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga", una migliore informazione dei consumatori sull'impronta di carbonio)	○	◉	○	○	○
Aumentare gli investimenti nelle infrastrutture e nelle soluzioni di trasporto sostenibili (ad es. ferrovie ad alta velocità, vie navigabili interne, infrastrutture di ricarica e rifornimento)	◉	○	○	○	○

Promuovere la diffusione di soluzioni digitali innovative nel settore dei trasporti	○	◉	○	○	○
Migliorare l'accessibilità economica e l'accessibilità del trasporto sostenibile	◉	○	○	○	○

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

Operare a monte sulla effettiva esigenza di mobilità, riducendo gli spostamenti non necessari con interventi sia strutturali per rendere fruibili i servizi in modo diffuso, sia culturali per sensibilizzare le persone sugli impatti dei propri spostamenti. I servizi di integrazione dei veicoli alla rete (V2G) sono fondamentali per integrare in modo efficiente i veicoli elettrici nel sistema di alimentazione e generano un beneficio complessivo per il sistema elettrico in termini di riduzione dei costi del sistema e aumento dei ricavi provenienti dai servizi di flessibilità forniti attraverso la ricarica intelligente. L'attuale quadro legislativo è solo in parte sufficiente allo sviluppo dei servizi V2G. I mercati della flessibilità dovrebbero essere aperti alle risorse aggregate collegate a livello di distribuzione, anche in base alle esigenze dei DSO per garantire il funzionamento sicuro delle loro reti e fornire segnali di prezzo a lungo termine.

5. Secondo lei, quali sono i principali fattori che possono accelerare la riduzione degli impatti ambientali negativi dei trasporti, tenendo conto dell'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 90% entro il 2050?

al massimo 3 scelta/e

- [x] Aumentare gli investimenti nelle nuove tecnologie
- [ ] Abbattere le barriere nel mercato unico per ridurre le inefficienze nei servizi di trasporto
- [ ] Rendere la gestione del traffico più agevole ed efficiente in tutti i modi di trasporto per eliminare le emissioni inutili
- [x] Incentivare il trasferimento modale per il trasporto merci e passeggeri mediante investimenti in infrastrutture multimodali
- [ ] Mantenere la neutralità tecnologica
- [x] Internalizzare i costi esterni ambientali dei trasporti per tutti i modi di trasporto
- [ ] Affrontare il cambiamento comportamentale per quanto riguarda la scelta dei consumatori nei confronti dei servizi di trasporto
- [ ] Digitalizzare tutte le modalità e infrastrutture di trasporto

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

La revisione della tassazione per incoraggiare l'impiego del combustibile più efficiente e meno inquinante secondo il principio "chi inquina paga" potrebbe incentivare l'utilizzo del carburante elettrico nei trasporti. In particolare, da rivedere l'esenzione fiscale a favore delle navi alimentate con il diesel, prevedendo un'esenzione fiscale transitoria per l'utilizzo dell'elettricità come carburante per il trasporto. Occorrerebbe inoltre incentivare l'acquisto dei veicoli elettrici con misure che riducano il costo di acquisto.

6. Nei settori individuati come (molto o abbastanza) importanti nella domanda 3, quale sarebbe la misura fondamentale che l'UE dovrebbe adottare?

al massimo 1500 carattere/i

-Mettere a disposizione dei cittadini e delle imprese dell'UE soluzioni alternative sostenibili (ad es. servizi ferroviari interurbani competitivi, trasporti pubblici di qualità e servizi condivisi di mobilità)
-Sostenere la realizzazione di infrastrutture di ricarica pubbliche e private, comprese le infrastrutture aeroportuali e portuali per i movimenti a terra e la fornitura di energia elettrica a terra, attraverso una tempestiva revisione della direttiva sulle infrastrutture di ricarica dei carburanti alternativi.
-Accompagnare tale realizzazione con un piano di sostenibilità finanziaria basato su risorse da fondi e programmi europei e prestiti a basso interesse tramite la Banca europea degli Investimenti. Bisognerebbe inoltre definire una tariffa dedicata per il servizio di ricarica sia per i punti di ricarica pubblici che privati.
-Sviluppare alimentazione elettrica delle navi a terra nei porti
-Promuovere programmi europei di ricerca e sviluppo per l'elettrificazione delle navi a corto e lungo raggio e nel settore aereo.

7. Nei settori individuati come (molto o abbastanza) importanti nella domanda 3, quale sarebbe la misura fondamentale che le autorità nazionali e/o locali dovrebbero adottare?

al massimo 1500 carattere/i

Gli Stati Membri dovrebbero introdurre una tariffa dedicata per il servizio di ricarica sia per i punti di ricarica pubblici che privati ed incentivi diretti e indiretti all'acquisto di veicoli elettrici. Inoltre occorre raggiungere la piena integrazione della rete elettrica, stimolando la partecipazione attiva ai mercati dell'energia. Infine è importante sviluppare un mercato dei crediti di carburante pulito, come indicato nella direttiva RED II, dove i fornitori di energia elettrica rinnovabile per il trasporto (come gli operatori delle stazioni di ricarica) possano partecipare in condizioni di parità con i fornitori di carburante di fonte fossile.

8. Quali sono le condizioni più importanti per lei (in quanto cittadino oppure organizzazione) per passare a modalità più sostenibili per effettuare i suoi spostamenti da pendolare o per viaggiare oppure per trasportare le merci per la sua impresa?

al massimo 3 scelta/e

- [ ] Disponibilità di alternative rispettose dell'ambiente (ad es. condivisione del trasporto, veicoli a zero emissioni, trasporti pubblici)
- [x] Disponibilità di valide alternative (adeguate alle proprie esigenze)
- [ ] Disponibilità in generale (ad es. connettività, frequenza)

- [ ] Tempi di viaggio (di trasporto)
- [x] Accessibilità delle infrastrutture (ad es. stazioni)
- [ ] Sicurezza (riguardo agli infortuni)
- [ ] Sicurezza (riguardo a possibili furti e aggressioni)
- [ ] Qualità del servizio
- [ ] Prezzo (alternative comparabili in termini di prezzi)
- [ ] Innovazione e accesso al digitale (al servizio)
- [ ] Entità dell'impatto ambientale
- [ ] Facilità d'uso e di pagamento
- [ ] È disposto a cambiare/a promuovere il cambiamento all'interno della sua organizzazione, indipendentemente dalle condizioni

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

9. Quanto sono importanti le seguenti politiche e azioni a livello di UE per la decarbonizzazione dei trasporti terrestri per contribuire a realizzare l'obiettivo a lungo termine dell'UE di conseguire la neutralità climatica entro il 2050?
Classificare le voci nella tabella seguente, da 5 (la più importante) a 1 (la meno importante). Non è necessario valutare tutte le opzioni.

	1	2	3	4	5
Rafforzare ulteriormente l'ambizione delle norme sulle emissioni di CO2 e di inquinanti per i veicoli nuovi	○	○	●	○	○
Incentivare ulteriormente la diffusione sul mercato di carburanti per autotrazione sostenibili alternativi	○	○	○	○	●
Sostenere la realizzazione di infrastrutture di ricarica/rifornimento lungo l'infrastruttura terrestre della rete transeuropea dei trasporti	○	○	○	○	●
Sostenere e incentivare lo sviluppo della mobilità a basse emissioni e a zero emissioni (ad es. con incentivi all'acquisto per rendere la mobilità pulita economicamente accessibile per tutti)	○	○	○	●	○
Introdurre la fissazione del prezzo del carbonio per i combustibili fossili	○	○	●	○	○
Migliorare l'integrazione dei modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili interne) e stimolarne l'uso efficiente grazie a soluzioni intelligenti e digitali per la mobilità	○	○	○	●	○
Promuovere il trasferimento modale verso il trasporto pubblico urbano e modi attivi quali gli spostamenti a piedi e in bicicletta, e i pullman, il trasporto ferroviario e quello per vie navigabili per le lunghe distanze	○	○	○	●	○

Adattare e sviluppare le misure tariffarie (ad es. pedaggi stradali, tasse sui veicoli, ecc.), in modo che i veicoli più inquinanti siano tassati di più e quelli meno inquinanti siano tassati di meno	○	○	○	◉	○
Promuovere la consapevolezza fra i consumatori dei veicoli e delle soluzioni di mobilità a basse emissioni di carbonio	○	○	○	◉	○

10. Quali misure complementari all'eventuale inclusione nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE dovrebbero essere prese in considerazione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo?

Classificare le voci nella tabella seguente, da 5 (la più importante) a 1 (la meno importante). Non è necessario valutare tutte le opzioni.

	1	2	3	4	5
Azioni di ricerca e innovazione	○	○	○	◉	○
Quadro di sostegno a favore degli investimenti e dei finanziamenti per le tecnologie sostenibili, compreso il rinnovo della flotta con navi più pulite	○	○	○	◉	○
Misure a sostegno del miglioramento dell'efficienza energetica	○	○	○	○	◉
Misure a sostegno della diffusione di combustibili alternativi sostenibili	○	○	○	◉	○
Misure in materia di determinazione dei prezzi	○	○	○	○	◉
Misure a livello portuale (ad es. uso di elettricità erogata da reti elettriche terrestri, regolamentazione dell'accesso per le navi più inquinanti)	○	○	○	○	◉

11. Quali misure complementari all'inclusione nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE dovrebbero essere prese in considerazione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo?

Classificare le voci nella tabella seguente, da 5 (la più importante) a 1 (la meno importante). Non è necessario valutare tutte le opzioni.

	1	2	3	4	5
Azioni di ricerca e innovazione	○	○	○	◉	○
Quadro favorevole agli investimenti e al finanziamento delle tecnologie sostenibili	○	○	○	◉	○
Misure a sostegno della diffusione di combustibili alternativi sostenibili nell'aviazione	○	○	○	○	◉
Misure per migliorare la gestione del traffico aereo (Cielo unico europeo)	○	○	○	◉	○
Misure in materia di determinazione dei prezzi	○	○	○	○	◉

Misure a livello di aeroporto (ad es. impiego di combustibili alternativi sostenibili nei movimenti a terra)	○	○	○	○	◉
Consentire scelte più sostenibili da parte dei consumatori	○	○	○	◉	○
Promuovere il trasferimento modale verso il trasporto ferroviario e con pullman	○	○	○	◉	○

12. Oltre alle principali sfide per ridurre del 90% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 e per inquinare molto di meno, quali altre sfide in materia di trasporti e mobilità dovranno essere affrontate dall'UE nel prossimo decennio?

al massimo 5 scelta/e

- [ ] Altri impatti del settore sull'ambiente (ad es. danni agli habitat)
- [ ] Congestione e mancanza di capacità
- [ ] Digitalizzazione del settore dei trasporti
- [ ] Necessità di infrastrutture di trasporto per collegare i cittadini europei (connettività)
- [x] Necessità di infrastrutture per i modi di trasporto attivi (ad es. spostamenti a piedi e in bicicletta)
- [ ] Impatto delle sfide demografiche relative all'invecchiamento della società sulle esigenze di trasporto
- [x] Discrepanze nell'accesso ai servizi di trasporto tra zone rurali e zone urbane
- [ ] Accesso rapido ai servizi di trasporto e di mobilità in uno Stato membro diverso da quello in cui si vive
- [x] Disponibilità e accesso ai punti di ricarica e di rifornimento (ad es. per le auto elettriche o a idrogeno)
- [ ] Disponibilità di soluzioni di mobilità condivisa (ad es. auto, micromobilità o bike sharing)
- [ ] Sicurezza (ad es. incidenti)
- [ ] Sicurezza (ad es. terrorismo)
- [x] Accessibilità economica dei servizi di trasporto (costo della mobilità)
- [x] Qualità dei servizi di trasporto
- [ ] Condizioni di lavoro eque per i lavoratori del settore dei trasporti
- [ ] Necessità di una forza lavoro adeguatamente qualificata
- [ ] Tutela effettiva dei diritti dei consumatori e dei passeggeri
- [ ] Differenze di genere nell'uso o nell'accesso alla mobilità
- [ ] Concorrenza globale

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

13. Data l'entità della sfida in materia di sostenibilità e modernizzazione, dove è necessaria un'azione dell'UE per sfruttare i vantaggi dell'automazione e dell'innovazione nel settore dei trasporti (ad es. nel campo della mobilità connessa e automatizzata e delle tecnologie emergenti, quali i droni)?

	Necessario	Neutro	Non necessario	Nessun parere
Garantire un quadro normativo coerente	●	○	○	○
Garantire un approccio trasversale ai regolamenti e alle politiche	●	○	○	○
Rimuovere gli ostacoli alla sperimentazione e alla diffusione di nuove soluzioni	●	○	○	○
Sostenere la ricerca e l'innovazione	●	○	○	○
Definire norme di interoperabilità	○	●	○	○
Definire standard di sicurezza	○	●	○	○
Definire un'adeguata politica dei prezzi e di tassazione e incentivi finanziari	●	○	○	○
Facilitare la disponibilità e l'accesso ai dati in tutti i modi di trasporto e tra di essi	○	○	○	●
Definire norme sociali	○	○	○	●
Sostenere lo sviluppo delle competenze	○	●	○	○
Contribuire ad alleviare le preoccupazioni in materia di sicurezza	●	○	○	○
Sostenere l'introduzione di nuove tecnologie e soluzioni di mercato eque	●	○	○	○
Nessuna di queste azioni	○	○	○	○

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

14. In che misura è d'accordo sul fatto che i fattori che sono elencati di seguito rimangono ostacoli alla realizzazione di una mobilità transfrontaliera realmente sostenibile di passeggeri e merci nell'UE?

	Completamente d'accordo	D'accordo in misura notevole	Non molto d'accordo	Per niente d'accordo	Nessun parere
Mancanza di infrastrutture sufficientemente sviluppate e collegate	●	○	○	○	○
Mancanza di interoperabilità tra le infrastrutture e i servizi degli Stati membri	○	●	○	○	○
Mancanza di infrastrutture multimodali (ad es. terminal di trasbordo)	○	○	○	●	○
Affidabilità insufficiente	○	○	○	○	●
Ostacoli che impediscono ai prestatori di servizi di offrire servizi in Stati membri diversi	○	●	○	○	○
Mancanza di norme sociali a livello dell'UE	○	○	○	○	●
Norme divergenti sulle restrizioni all'accesso urbano per i veicoli (UVAR) in diverse città europee	○	○	●	○	○

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

La mobilità elettrica transfrontaliera per passeggeri e merci nell'UE deve essere incoraggiata agendo sulle incertezze derivanti dalla classificazione dell'attività di ricarica nella direttiva IVA: una classificazione come mera fornitura di energia potrebbe causare inutili barriere aggiuntive, ad esempio una identificazione diversa ai fini IVA in ogni paese, ostacolando gli attori della mobilità elettrica nel business transfrontaliero all'interno dell'UE. Necessario riconoscere l'attività di ricarica come "servizio completo", al di là della mera fornitura di energia, per le attività di ricarica private, al pari di quelle pubbliche dove tale principio è già affermato.

15. In che misura è d'accordo sul fatto che i fattori che seguono rimangono ostacoli alla mobilità transfrontaliera, in particolare il trasporto pubblico o collettivo di passeggeri e le opzioni di mobilità come servizio nell'UE?

	Completamente d'accordo	D'accordo in misura notevole	Non molto d'accordo	Per niente d'accordo	Nessun parere
Mancanza di infrastrutture sufficientemente sviluppate e collegate	○	○	○	○	◉
Mancanza di interoperabilità tra le infrastrutture e i servizi degli Stati membri	○	○	○	○	◉
Mancanza di opzioni per acquistare biglietti diversi per tutti i modi di trasporto e a livello transfrontaliero	○	○	○	○	◉
Mancanza di opzioni di mobilità (ad es. treni notturni)	○	○	○	○	◉
Livello insufficiente di protezione dei passeggeri	○	○	○	○	◉
Ostacoli che impediscono ai prestatori di servizi di offrire servizi in Stati membri diversi	○	○	○	○	◉
Ostacoli a nuovi servizi collaborativi/opzioni di mobilità come servizio che offrono l'uso di modi di trasporto multipli come i taxi, i trasporti pubblici e la bicicletta.	○	○	○	○	◉
Mancanza di norme sociali a livello dell'UE	○	○	○	○	◉
Norme divergenti sulle restrizioni all'accesso urbano per i veicoli (UVAR) in diverse città europee	○	○	○	○	◉

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

16. Alla luce della transizione verso un settore dei trasporti sostenibile e modernizzato, quali sono le principali sfide per la forza lavoro in materia di trasporti per i prossimi 10-15 anni?

al massimo 3 scelta/e

- [ ] Potenziale trasformazione o perdita di posti di lavoro esistenti
- [x] Necessità di una riqualificazione professionale dei lavoratori in servizio
- [ ] Disponibilità di manodopera (qualificata)
- [ ] Condizioni di lavoro eque per i lavoratori del settore dei trasporti
- [ ] Divario di genere nel settore dei trasporti
- [x] Accesso alla professione, compreso il riconoscimento reciproco delle licenze
- [ ] Trasferimento di personale

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

17. Realizzare trasporti sostenibili significa porre in primo piano gli utenti e assicurarsi che abbiano fiducia nelle diverse soluzioni di mobilità. Quali sono, a suo avviso, le principali questioni di sicurezza nel settore dei trasporti per i prossimi 10-15 anni?

	Molto pertinente	Pertinente	Abbastanza pertinente	Non molto pertinente	Per niente pertinente	Nessun parere
Migliorare la sicurezza stradale, in particolare riducendo l'impatto dei comportamenti pericolosi (ad es. uso di alcol o droghe, eccesso di velocità, distrazioni dovute all'uso di smartphone, ecc.)	●	○	○	○	○	○
Migliorare la sicurezza stradale, in particolare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada (pedoni, ciclisti, ecc.)	○	○	●	○	○	○
Migliorare la sicurezza stradale, in particolare ai passaggi a livello ferroviari	○	○	●	○	○	○
Migliorare la sicurezza ferroviaria	○	●	○	○	○	○
Migliorare la sicurezza del trasporto per vie navigabili	○	○	○	●	○	○
Migliorare la sicurezza del trasporto aereo	○	○	●	○	○	○
Affrontare le minacce terroristiche	○	○	●	○	○	○
Affrontare le minacce alla cibersicurezza	○	●	○	○	○	○
Affrontare le condizioni meteorologiche estreme	○	○	●	○	○	○

Altro - specificare:

al massimo 1500 carattere/i

18. Si prega di descrivere brevemente eventuali misure specifiche a livello dell'UE che a suo parere sarebbero particolarmente efficaci per affrontare le sfide evidenziate nelle precedenti domande.

al massimo 2000 carattere/i

Promuovere l'opzione zero: rinunciare agli spostamenti non necessari.
Promuovere la distribuzione delle esigenze di spostamento lungo tutta la fascia oraria giornaliera, settimanale, mensile e annuale

Ulteriori informazioni

Se lo desidera, può aggiungere qui ulteriori informazioni o commenti inerenti al questionario.

al massimo 3000 carattere/i

È possibile caricare un breve documento, ad esempio ulteriori elementi di prova a sostegno delle sue risposte o un documento di sintesi. NB: il documento caricato sarà pubblicato insieme alle sue risposte al questionario che rappresentano il contributo essenziale alla presente consultazione pubblica. Il documento fornisce ulteriori informazioni che consentiranno ai lettori di comprendere meglio la sua posizione.

Caricare il file

La dimensione massima del file è 1 MB
Sono consentiti soltanto file del tipo pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

Contact

MOVE-MOBILITY-STRATEGY@ec.europa.eu