dossier

XIX Legislatura

24 giugno 2025

Audizione del Commissario europeo per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikostas

Roma, 26 giugno 2025

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni

AUDIZIONI E INCONTRI IN AMBITO UE

Audizione del Commissario europeo per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikostas

Roma, 26 giugno 2025

SENATO DELLA REPUBBLICA

SERVIZIO STUDI

SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI
UFFICIO DEI RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI DELL'UNIONE EUROPEA

N. 133

CAMERA DEI DEPUTATI

SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA

N. 21

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706 2451 - studi1@senato.it - 𝕏@SR_Studi

Dossier n. 133

SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI

Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione Europea

TEL. 06 6706 5785 – affeuropei@senato.it

Camera dei deputati

SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA

TEL. 06 6760 2145 – rue_segreteria@camera.it - 𝕏@CD_europa - europa.camera.it.

Dossier n. 21

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

I N D I C E

AUDIZIONE DEL COMMISSARIO EUROPEO PER I TRASPORTI E IL TURISMO SOSTENIBILI, APOSTOLOS TZITZIKOSTAS 1

Biografia del Commissario europeo Apostolos Tzitzikostas 1

Le competenze del commissario europeo Apostolos Tzitzikostas 2

Le competenze dell'UE nell'ambito dei trasporti e del turismo 5

OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE NELL'AMBITO DEI TRASPORTI . 7

GLI ORIENTAMENTI POLITICI DELLA COMMISSIONE EUROPEA 2024-2029 9

PROGRAMMA DI LAVORO DELLA COMMISSIONE EUROPEA 2025 11

LE RETI TRANSEUROPEE NEL SETTORE DEI TRASPORTI 13

L'AGENDA EUROPEA PER IL TURISMO 2030 DEL CONSIGLIO E LE PRINCIPALI INIZIATIVE DELLA COMMISSIONE EUROPEA 23

LA RETE FERROVIARIA EUROPEA AD ALTA VELOCITÀ 27

DIRITTI DEI PASSEGGERI DELL'UE 31

IL SETTORE MARITTIMO 39

LA STRATEGIA PER I PORTI DELL'UE 41

IL PIANO D'AZIONE INDUSTRIALE PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO EUROPEO 43

Finalità e contenuti del Piano 43

L'industria automobilistica europea: alcuni dati 44

I principali contenuti del Piano 47

La posizione del Governo italiano 52

Il parere della X Commissione “Attività produttive, commercio e turismo” della Camera dei deputati 53

AUDIZIONE DEL COMMISSARIO EUROPEO PER I TRASPORTI E IL TURISMO SOSTENIBILI, APOSTOLOS TZITZIKOSTAS

Biografia del Commissario europeo Apostolos Tzitzikostas

2024-ad aggi	Commissario europeo per i trasporti e il turismo sostenibili
2022-2024	Primo Vicepresidente del Comitato Europeo delle Regioni
2020-2022	Presidente del Comitato europeo delle regioni
2019-2024	Presidente dell'Associazione delle Regioni greche
2015-2024	Membro del Comitato europeo delle regioni, capo della delegazione greca (dal 2017)
2014-2024	Governatore della Regione della Macedonia centrale
2010-2014	Vicegovernatore della Macedonia centrale e capo dell'unità regionale di Salonicco
2007-2009	Membro eletto del Parlamento ellenico

Le competenze del commissario europeo Apostolos Tzitzikostas

Apostolos Tzitzikostas (Grecia) è membro della Commissione europea per i **trasporti sostenibili** e il **turismo**[1].

In base alla lettera di incarico il mandato del commissario – che lavora sotto la supervisione del **Vicepresidente esecutivo per la Coesione e le riforme** – è inteso a **rendere i trasporti europei più competitivi, più sostenibili e più resilienti agli *shock* futuri** e ad assicurare che i trasporti siano sicuri e accessibili a tutti, contribuendo a raggiungere gli obiettivi al 2030 fissati dal *Green Deal*. Il Commissario deve anche concentrarsi sulla realizzazione di un **mercato unico dei trasporti**, sulle **infrastrutture trans-europee, sul digitale, sull'innovazione e sulle nuove tecnologie**. Deve inoltre assicurare che **l'Europa resti la destinazione turistica** di punta.

La lettera di incarico assegna i seguenti obiettivi:

- garantire la costruzione entro il 2030 delle parti mancanti dei **corridoi di trasporto transeuropei**, in particolare attraverso il miglior uso del **Meccanismo per collegare l'Europa**;
- rafforzare il **mercato unico dei servizi di trasporto** concentrandosi sugli investimenti necessari per rafforzare la competitività del settore;
- intensificare gli sforzi dell'Unione per promuovere un **settore turistico resiliente e competitivo**, in linea con l'Agenda europea per il turismo 2030;
- presentare un piano per un'ambiziosa **rete ferroviaria europea ad alta velocità** per aiutare a collegare le capitali dell'UE, anche attraverso treni notturni, e per accelerare il trasporto merci su rotaia;

[1] Una panoramica della composizione della Commissione europea 2024-2029, con il dettaglio delle deleghe assegnate a ciascun Commissario, è contenuto nel Dossier "La Commissione europea 2024-2025", n.102/DE, gennaio 2025, curato dai servizi di documentazione di Camera e Senato

- preparare una **proposta** di regolamento per la **prenotazione e la biglietteria digitale unica,** che garantisca ai cittadini europei di acquistare un unico biglietto su un'unica piattaforma e beneficiare della tutela dei diritti dei passeggeri per l'intero viaggio;
- lavorare ad un **Piano di investimenti per il trasporto sostenibile** che delinei un approccio strategico per incrementare e dare priorità agli investimenti nelle soluzioni di decarbonizzazione dei trasporti;
- accelerare il lavoro sull'**elettrificazione del trasporto su strada,** supervisionando la **rapida creazione di infrastrutture di ricarica** e valutando come semplificare la questione dei costi di ricarica e delle modalità di pagamento. Presentare inoltre proposte per **flotte aziendali pulite**;
- sviluppare, come proposto dal rapporto Draghi, un **piano d'azione industriale dell'UE per il settore automobilistico**;
- proporre una **nuova strategia industriale marittima** per migliorare la competitività, la sostenibilità e la resilienza del settore manifatturiero marittimo europeo;
- avviare un dialogo globale con gli Stati membri e le parti interessate per affrontare le inefficienze nella **gestione del traffico aereo** all'interno del **Cielo unico europeo** e proporre azioni laddove persistono ostacoli;
- dare seguito alla **Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica** e pubblicare una prima relazione sui progressi compiuti entro la fine del 2025;
- proporre una strategia per la **promozione e lo sviluppo di tecnologie all'avanguardia** come quella dell'***hyperloop***, includendo un calendario e una strategia di investimento con l'obiettivo di rendere l'UE leader nell'innovazione e nei trasporti;
- concentrarsi sul rafforzamento della **dimensione sociale della mobilità**, in particolare per garantire posti di lavoro di qualità nel settore e affrontare le questioni legate alla povertà dei trasporti, all'accesso nelle aree rurali, alla carenza di manodopera

e di competenze e al rispetto delle tutele e dei diritti dei passeggeri;

- garantire che la **digitalizzazione continui a contribuire alla modernizzazione del sistema di trasporto**, compresa la diffusione di sistemi di trasporto e di mobilità intelligenti nonché del **sistema europeo di gestione del traffico ferroviario;**
- rafforzare la **sicurezza dei trasporti**, compresi i **collegamenti fisici con i paesi terzi** e il rafforzamento della **sicurezza, anche informatica, delle infrastrutture di trasporto critiche**. Sostenere il commissario per la Difesa e lo spazio sulla **mobilità militare** per garantire che gli Stati membri possano spostare senza problemi le attrezzature militari in tutto il continente;
- sviluppare una **strategia portuale globale dell'UE** in collaborazione con gli altri commissari competenti e prendendo in considerazione tutte le principali questioni che riguardano i porti, concentrandosi in particolare sulla sicurezza e sulla competitività;
- assicurare **forti collegamenti di trasporto internazionale**, in particolare con le **regioni limitrofe**. Ciò include l'applicazione degli esistenti accordi internazionali di trasporto per mantenere la competitività dell'industria, promuovere gli standard di sicurezza e ambientali nelle sedi internazionali e migliorare la connettività nei paesi vicini all'UE;
- svolgere un **ruolo di primo piano nelle organizzazioni internazionali,** in particolare nei negoziati all'interno dell'Autorità internazionale dell'aviazione civile e dell'Organizzazione marittima internazionale.

Le competenze dell'UE nell'ambito dei trasporti e del turismo

La **base giuridica** per la **politica comune dei trasporti** è costituita dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera *g)*, nonché dal titolo VI del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)[2].

La politica dei trasporti dell'Unione europea si propone l'obiettivo di migliorare il funzionamento del mercato interno fornendo servizi di trasporto sicuri, efficienti e rispettosi dell'ambiente sostenendo il principio della libera circolazione di persone e merci in tutto il territorio europeo.

L'**articolo 4, paragrafo 2, lettera *g)***, stabilisce che l'Unione ha una **competenza concorrente** con quella degli Stati membri nel settore dei trasporti.

Il **Titolo VI (artt. 90 – 100)**, espressamente dedicato ai **Trasporti**, stabilisce le basi giuridiche per una **politica comune dei trasporti a livello europeo**. Tale politica mira a garantire la libera circolazione delle persone e delle merci, promuovendo un sistema di trasporti sicuro, efficiente e sostenibile. Il titolo disciplina infatti le modalità attraverso le quali l'Unione europea può intervenire nel settore dei trasporti, armonizzando le normative degli Stati membri e promuovendo lo sviluppo di infrastrutture comuni.

Tenuto conto degli aspetti peculiari dei trasporti, viene previsto altresì che il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la **procedura legislativa ordinaria** e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, stabiliscano: *a)* norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; *b)* le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; *c)* le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti; *d)* ogni altra utile disposizione. All'atto dell'adozione delle misure di cui sopra, si deve tener conto tuttavia dei casi in cui la loro applicazione rischi di pregiudicare gravemente il tenore di vita e l'occupazione in talune regioni come pure l'uso delle attrezzature relative ai trasporti.

L'articolo 93 dichiara compatibili con i trattati gli **aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti** ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio. Mentre per quanto riguarda il traffico interno dell'Unione, l'articolo 95 **vieta le discriminazioni**

[2] Già nel trattato di Roma gli Stati membri avevano sottolineato l'importanza di una politica comune dei trasporti dedicando all'argomento un intero titolo. Quella dei trasporti è stata quindi una delle prime politiche comuni della Comunità, con l'obiettivo iniziale di istituire un mercato comune dei trasporti che consentisse la libera prestazione dei servizi.

consistenti nell'applicazione, da parte di un vettore, di prezzi e condizioni di trasporto differenti per le stesse merci e per le stesse relazioni di traffico e fondate sul paese di origine o di destinazione dei prodotti trasportati. L'articolo 96 fa divieto a uno Stato membro di imporre ai trasporti effettuati all'interno dell'Unione l'applicazione di prezzi e condizioni che importino qualsiasi elemento di sostegno o di protezione nell'interesse di una o più **imprese o industrie particolari**, salvo quando tale applicazione sia autorizzata dalla Commissione.

Le disposizioni del titolo si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili.

L'azione dell'UE in materia di **turismo** si basa sull'articolo 6 lettera *d)* nonché sull'articolo 195 del TFUE.

In base all'articolo 6, lettera *d)* l'Unione europea sostiene, coordina o completa l'azione degli Stati membri. Tale competenza è stata acquisita con il Trattato di Lisbona, in vigore dal 2009.

L'articolo 195 stabilisce che nel completare l'azione degli Stati membri l'Unione europea promuove la competitività delle imprese dell'Unione. A tal fine l'azione dell'Unione è intesa a: incoraggiare la creazione di un ambiente propizio allo sviluppo delle imprese in detto settore; favorire la cooperazione tra Stati membri, in particolare attraverso lo scambio delle buone pratiche. Le misure dell'UE in questo settore vengono deliberate dal Parlamento europeo e dal Consiglio mediante la procedura legislativa ordinaria.

OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE NELL'AMBITO DEI TRASPORTI

A partire dal libro bianco del 2011 intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"[3] è stato posto in evidenza il ruolo del settore dei trasporti nella **riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE**, con le seguenti richieste:

- una riduzione del 20 % delle emissioni dei trasporti (escluso il trasporto marittimo internazionale) **fra il 2008 e il 2030** e una **riduzione di almeno il 60 % fra il 1990 e il 2050**;
- una **riduzione del 40 % delle emissioni del trasporto marittimo internazionale fra il 2005 e il 2050**;
- di portare l'uso di **carburanti sostenibili a basso tenore di carbonio nel settore dell'aviazione al 40 % entro il 2050**;
- di **diminuire la quota delle autovetture a carburante tradizionale nei trasporti urbani del 50 % entro il 2030**, con l'obiettivo di arrivare al **100 % entro il 2050**.

Tali obiettivi sono tuttavia insufficienti rispetto a quanto stabilito in occasione della Conferenza sul clima di Parigi (nota anche come "COP 21") tenutasi nel dicembre 2015. Il piano d'azione proposto dalla Commissione dal titolo "Il *Green Deal* europeo" ha inteso dunque andare oltre le sue ambizioni principali (fra cui una mobilità intelligente e sostenibile) al fine di includere gli obiettivi generali della normativa sul clima, trasformando così gli impegni politici in materia di politica climatica in obblighi giuridici. E in vista dell'obiettivo della neutralità climatica dell'UE, è stato indicato come obiettivo per il settore dei trasporti una riduzione delle proprie emissioni di CO_2 del 90 % entro il 2050.

Il 9 dicembre 2020 la Commissione ha quindi presentato la "**Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro**"[4], che ha delineato le misure volte a trasformare il sistema dei trasporti dell'UE, in linea con gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia digitale dell'UE, al fine di rendere il settore dei trasporti più sostenibile, digitale e resiliente.

[3] COM(2011) 144.

[4] COM(2020) 789.

GLI ORIENTAMENTI POLITICI DELLA COMMISSIONE EUROPEA 2024-2029

Il mandato del commissario Tzitzikostas si inscrive fra le priorità individuate dagli orientamenti politici della Commissione europea 2024-2029[5].

Prosperità e competitività sostenibili sono uno dei temi principali; per conseguire gli obiettivi climatici, gli orientamenti sottolineano infatti che occorre agevolare il passaggio delle persone a opzioni più sostenibili, in particolare per quanto concerne la mobilità.

Fra gli altri, viene preannunciata una proposta di regolamento su un servizio unico digitale di prenotazione e biglietteria, "per garantire che gli europei possano acquistare un unico biglietto su un'unica piattaforma beneficiando dei diritti del viaggiatore per l'intero tragitto", in quanto "per molti i viaggi transfrontalieri in treno sono ancora troppo difficili: le persone dovrebbero potersi servire di sistemi di prenotazione aperti per acquistare viaggi transeuropei da più fornitori, senza perdere il diritto all'eventuale rimborso o al viaggio sostitutivo".

Inoltre, conseguire la **neutralità climatica entro il 2050** si ritiene essere un impegno che implicherà il ricorso a un'ampia gamma di tecnologie innovative, in settori che vanno **dalla mobilità all'energia**: l'obiettivo della neutralità climatica al 2035 per le **autovetture**, ad esempio, offrirebbe prevedibilità a investitori e costruttori. Per raggiungerlo si ritiene necessario assicurare la neutralità tecnologica, attribuendo un ruolo agli elettrocarburanti tramite una modifica mirata del regolamento nell'ambito del riesame previsto.

Si sottolinea anche l'importanza di una **politica di coesione** e di crescita rafforzata incentrata sulle regioni, che deve essere elaborata in partenariato con le autorità nazionali, regionali e locali, rilevando in tale contesto la necessità di mobilitare riforme e investimenti "per contribuire a costruire ciò di cui una comunità ha bisogno per prosperare: servizi pubblici e attività private, istruzione e competenze, **trasporti e connettività digitale**".

---

[5] Per maggiori dettagli si rinvia al Dossier, predisposto congiuntamente dai servizi di documentazione di Camera e Senato, "Gli Orientamenti politici per la Commissione europea 2024-2029", n. 87/DE, luglio 2024.

Infine, si evidenzia la necessità di rendere le **frontiere comuni più sicure** e di agevolare il loro attraversamento per i milioni di persone che ogni giorno si spostano per motivi di lavoro, di affari, di studio e di turismo.

PROGRAMMA DI LAVORO DELLA COMMISSIONE EUROPEA 2025

Nel programma di lavoro la Commissione europea sottolinea l'importanza, ai fini di un'economia prospera e di un'industria forte, di disporre di un sistema di trasporto funzionante e annuncia la presentazione, nel terzo trimestre del 2025, di un **piano di investimenti per i trasporti sostenibili,** volto a sostenere la produzione e la distribuzione di carburanti sostenibili, ad accelerare la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento e di partenariati specifici per il commercio e gli investimenti verdi con i paesi terzi.

Si ricorda che Orizzonte Europa, il programma di finanziamento dell'UE per la ricerca e l'innovazione da **95,5 milioni di euro**, sostiene, tra l'altro, progetti volti a rendere i trasporti più rispettosi del clima e dell'ambiente, più efficienti e competitivi, più intelligenti, più sicuri e più resilienti. L'Agenda strategica dell'UE per la ricerca e l'innovazione nei trasporti (STRIA) definisce gli ambiti in cui l'UE deve agire di concerto con i paesi membri e le parti interessate per cambiare radicalmente il settore dei trasporti. Sono previste sette *roadmap* che corrispondo a sette priorità: elettrificazione; combustibili alternativi; progettazione e produzione di veicoli; trasporti connessi e automatizzati; infrastrutture; sistemi di gestione della rete e del traffico; mobilità e servizi intelligenti (si veda anche qui).

Lo scorso 26 febbraio, in linea con quanto previsto nel Programma di lavoro, la Commissione europea ha presentato la Comunicazione sul "patto per l'industria pulita", un ambizioso piano operativo volto a sostenere la competitività e la resilienza dell'industria dell'UE e ad accelerare la **decarbonizzazione**, garantendo nel contempo un futuro sicuro all'industria manifatturiera in Europa. Il patto aiuterà inoltre a conseguire gli obiettivi del *Green Deal* europeo.

Il patto si concentra principalmente su due settori strettamente collegati tra loro: le **industrie ad alta intensità energetica** e le **tecnologie pulite**. Un altro elemento centrale è la **circolarità**, dal momento che risulta necessario sfruttare al massimo le risorse limitate dell'UE e ridurre l'eccessiva dipendenza dai fornitori di materie prime di paesi terzi. Il patto presenta misure volte a rafforzare l'intera catena del valore e funge da quadro di riferimento per adattare le azioni a settori specifici. Individua i **fattori trainanti** necessari per il successo dell'industria nell'UE: **riduzione dei costi dell'energia; incremento della domanda di prodotti**

puliti; finanziamento della transizione pulita; circolarità e accesso ai materiali; un'azione su scala mondiale; accesso garantito a una forza lavoro qualificata. Per questi fattori sono preannunciate misure specifiche. Per quanto riguarda i finanziamenti a breve termine il patto per l'industria pulita mobiliterà oltre **100 miliardi** di euro per sostenere i processi manifatturieri puliti nell'UE. L'importo comprende **1 miliardo** di euro di garanzie nell'ambito dell'attuale quadro finanziario pluriennale.

Nel quarto trimestre del 2025 il Programma di lavoro prevede inoltre la pubblicazione di un **atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale**.

Nel prosieguo, si offre un'illustrazione dei principali compiti affidati al commissario Tzitzikostas, ai fini dell'obiettivo generale previsto di rendere i **trasporti europei più competitivi, sostenibili e in grado di far fronte alle crisi future**, garantendo nel contempo che questi siano sicuri, accessibili e convenienti per tutti i cittadini dell'UE.

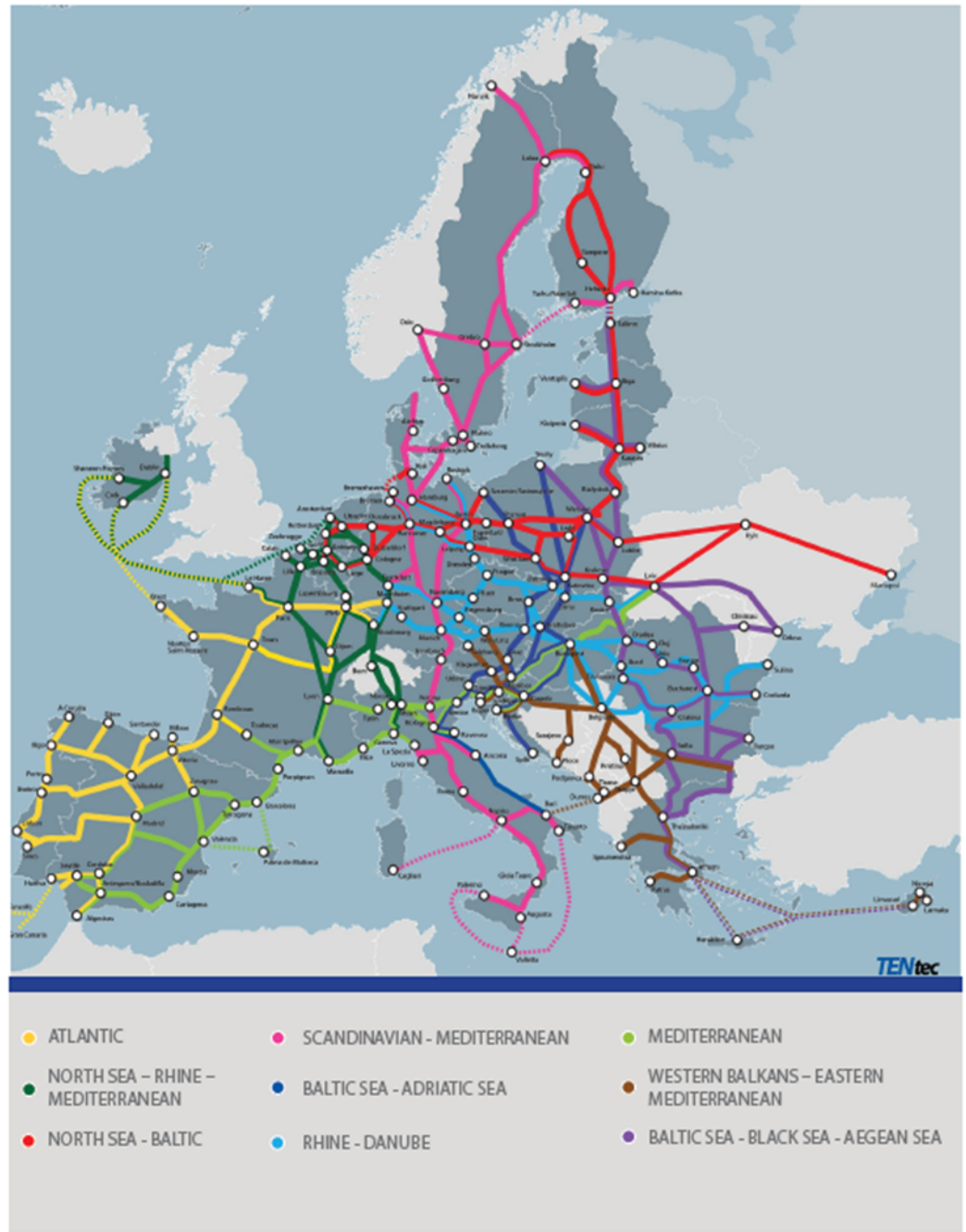
LE RETI TRANSEUROPEE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Fra i principali compiti assegnati al commissario Tzitzikostas è adoperarsi affinché le parti mancanti dei **corridoi del trasporto transeuropeo** siano completate **entro il 2030**, e di conseguenza rafforzare il mercato unico dei servizi di trasporto.

Le reti transeuropee nel settore dei trasporti (RTE-T) sono state sviluppate per collegare le regioni dell'Unione europea e contribuire alla crescita del mercato interno e dell'occupazione. Tali reti sono un insieme infrastrutturale che consiste attualmente in una rete allargata, da realizzare con un orizzonte temporale **2050** (***comprehensive network* o rete globale**), e in una rete ristretta costituita dalle infrastrutture a maggior valenza strategica, da completare entro il **2030** (***core network* o rete centrale**).

La **rete centrale** è articolata in **nove corridoi principali** (***core network corridor* - CNC)**: due corridoi nord-sud, tre corridoi est-ovest e quattro corridoi diagonali. La priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti e assicurando collegamenti fra le diverse modalità di trasporto.

Map Finder Chart for European Transport Corridors



The parts of the map pertaining to corridor alignment in third countries are indicative.

Quattro dei nove corridoi RTE-T interessano l'Italia:

1. il **corridoio "Mediterraneo"** attraversa il Nord Italia da Ovest a Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
2. il **corridoio "Reno - Alpi"** passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova;
3. il **corridoio "Baltico – Adriatico"** collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna;
4. il **corridoio "Scandinavia – Mediterraneo"** parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

Tali corridoi comprendono:

- **9 nodi urbani**: Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo;
- **11 aeroporti della rete centrale**: Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al Serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera;
- **14 porti marittimi della rete centrale**: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia;
- **5 porti fluviali**: Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia;
- **15 interporti**: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.

Gli altri corridoi sono: il **corridoio "Atlantico"**; il **corridoio "Mare del Nord – Baltico"**; il **corridoio "Oriente/Mediterraneo orientale"**; il

corridoio "Reno – Danubio"; il **corridoio "Mare del Nord – Mediterraneo"**.

Per sostenere l'attuazione della RTE-T, l'UE integra i **finanziamenti nazionali** dei progetti con il **meccanismo per collegare l'Europa**, un programma di finanziamento specifico, e con i fondi strutturali e di investimento europei, il **programma *InvestEU*** e la **Banca europea per gli investimenti** (BEI). Nel 2021 diversi Stati membri hanno inoltre deciso di utilizzare parte dei finanziamenti del dispositivo per la ripresa e la resilienza per portare avanti i progetti ferroviari RTE-T.

Il **meccanismo per collegare l'Europa** (MCE) è un meccanismo dell'Unione europea che riunisce in un unico fondo i finanziamenti dell'Unione per tre gruppi di **infrastrutture transeuropee**: **energia**, **trasporti** e **digitale**[6].

Il meccanismo è stato originariamente creato per il periodo 2014-2020 al fine di incentivare gli investimenti nelle reti transeuropee e di sfruttare i finanziamenti sia dal settore pubblico che privato. È stato poi prorogato al **periodo 2021-2027** del **quadro finanziario pluriennale**. Gli importi assegnati al programma, provenienti dal bilancio dell'Unione, sono i seguenti:

- **trasporti: 11,4 miliardi di euro** (oltre a un trasferimento di **10 miliardi di euro dal fondo di coesione**), di cui 1,4 miliardi di euro sono riservati alla realizzazione di collegamenti ferroviari transfrontalieri fra i paesi beneficiari del fondo di coesione[7];

- energia: 5,2 miliardi di euro;

- digitale: 1,8 miliardi di euro.

Per quanto riguarda i trasporti, gli **obiettivi specifici** del meccanismo sono i seguenti:

- sviluppo di progetti di interesse comune relativi alla realizzazione di reti e infrastrutture efficienti, interconnesse e multimodali a favore di una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile, sicura e protetta;

---

[6] Cfr. il regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014. I progetti intrapresi nell'ambito delle reti transeuropee forniscono gli anelli mancanti nei settori europei dell'energia, dei trasporti e del digitale. Il titolo XVI del trattato sul funzionamento dell'Unione europea offre la base giuridica per le reti transeuropee.

[7] Vd. il regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione (versione consolidata).

- adeguamento di porzioni della rete transeuropea dei trasporti per un duplice utilizzo dell'infrastruttura dei trasporti allo scopo di migliorare la mobilità civile e militare.

Le attività di **finanziamento nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa** per i progetti RTE-T sono gestite a livello centrale attraverso l'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente.

Per quanto riguarda in particolare l'estensione della RTE-T ai **Balcani occidentali**, all'**Ucraina** e alla **Moldova**, la Commissione ha firmato di recente accordi ad alto livello con Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Macedonia del Nord e Serbia il 16 maggio 2023, e con Ucraina e Moldova il 20 dicembre 2023.

Le **politiche dell'Unione sulla rete transeuropea dei trasporti** mirano a costruire una rete multimodale di ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio collegate ai nodi urbani, ai porti marittimi e interni, agli aeroporti e ai loro terminal in tutta l'Unione europea. Si pone i quattro obiettivi seguenti[8]:

- **sostenibilità**, in particolare promuovendo una mobilità a basse e zero emissioni e un maggiore utilizzo di modi di trasporto più sostenibili;
- **coesione**, rendendo accessibili e collegate tutte le regioni dell'Unione, in particolare le regioni ultraperiferiche e altre regioni remote, insulari, periferiche e montane, nonché le aree scarsamente popolate;
- **efficienza**, eliminando le strozzature e affrontando i collegamenti ferroviari mancanti;
- **benefici per gli utenti**, garantendo l'accessibilità in particolare per coloro che si trovano in situazioni di vulnerabilità, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta.

Gli articoli 170, 171 e 172 e l'articolo 194 del **trattato sul funzionamento dell'Unione europea** pongono le basi giuridiche per le reti transeuropee.

Queste sono presenti in tre settori di attività:

- le **reti transeuropee dei trasporti (RTE-T)** – come sopra ricordato – si occupano di progetti di interesse comune per la realizzazione di nuove

[8] Cfr. il regolamento (UE) 2024/1679.

infrastrutture di trasporto o per il miglioramento delle infrastrutture esistenti, per colmare divari, eliminare le strozzature e gli ostacoli tecnici ai flussi di trasporto fra gli Stati membri dell'UE;

- le **reti transeuropee dell'energia (RTE-E)** riguardano i settori dell'elettricità e del gas naturale. Si propongono di collegare l'infrastruttura energetica degli Stati membri dell'UE per favorire la creazione di un mercato unico dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento;

- le **reti di telecomunicazione transeuropee (eTEN)** hanno l'obiettivo di abbattere le barriere digitali, che impediscono il completamento del mercato unico digitale, e di raggiungere gli obiettivi dell'Unione europea volti al collegamento di tutte le abitazioni europee a Internet.

La direttiva (UE) 2021/1187[9] è stata adottata con l'obiettivo di **razionalizzare le misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti** (*trans-European transport network*, **TEN-T**), attraverso l'armonizzazione delle procedure di rilascio delle autorizzazioni necessarie per l'attuazione di determinati progetti. In particolare, le nuove regole delle cd. reti "TEN-T intelligenti" chiariscono le procedure che i promotori dei progetti devono seguire per quanto concerne il **rilascio delle autorizzazioni** e gli **appalti pubblici** riguardanti i progetti transfrontalieri[10].

La direttiva si applica ai progetti che rientrano nelle sezioni della rete centrale TEN-T individuate in via preliminare. Si applica inoltre ad altri progetti sui corridoi della rete centrale il cui costo totale supera i **300 milioni di euro**.

I progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche e altre nuove tecnologie sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva in quanto la loro realizzazione non è limitata alla sola rete centrale TEN-T. Gli Stati membri possono tuttavia applicare la direttiva ad altri progetti sulla rete centrale e sulla rete globale TEN-T come parte di un approccio più ampio e armonizzato ai progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto.

---

[9] Direttiva (UE) 2021/1187. del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). La direttiva ha ricevuto attuazione con il decreto legislativo 10 luglio 2023, n. 101.

[10] La direttiva è conosciuta come **"**direttiva smart TEN-T" ed è la terza parte del terzo pacchetto mobilità dell'Unione — L'Europa in movimento.

Ambito di applicazione

La direttiva riguarda quanto segue:

- i collegamenti transfrontalieri predeterminati e i collegamenti mancanti della **rete centrale TEN-T**, la quale comprende i collegamenti più importanti della rete (collegando i nodi ritenuti più importanti) e che deve essere completata entro il 2030;

- i progetti sui corridoi della rete centrale superiori a **300 milioni di euro**.

Non copre i progetti che riguardano esclusivamente applicazioni telematiche, nuove tecnologie e innovazione. Gli Stati membri dell'Unione possono tuttavia scegliere di estendere l'ambito di applicazione della direttiva per includervi tutti i progetti della rete centrale o anche della rete globale. Nel caso in cui uno Stato membro scelga di estendere l'ambito di applicazione, dovrebbe informare la Commissione europea.

Gli Stati membri devono garantire che le autorità nazionali diano **priorità ai progetti contemplati dalla direttiva nelle procedure di concessione**. Laddove il diritto nazionale preveda specifiche procedure di rilascio delle autorizzazioni per i progetti prioritari, gli Stati membri devono garantire che tali procedure siano utilizzate per i progetti contemplati dalla direttiva.

Ciascuno degli Stati membri è tenuto inoltre a istituire un'**autorità designata** responsabile dei progetti. Il suo ruolo consiste nel: fungere da punto di contatto per il promotore del progetto e altre autorità competenti; illustrare le candidature ai promotori del progetto; vigilare sui tempi della procedura di rilascio delle autorizzazioni; fornire indicazioni, laddove richiesto, sulla presentazione di documenti e informazioni; prendere decisioni sulle autorizzazioni, se il rispettivo Stato membro ne ha concesso il potere.

Le regole per la **procedura di rilascio delle autorizzazioni** sono semplificate, e prevedono che: per l'autorizzazione sia concesso un massimo di 4 anni, anche se tale termine può essere prorogato in casi debitamente giustificati; gli Stati membri possano aggiungere alcune fasi nel processo di rilascio delle autorizzazioni ai sensi del diritto nazionale.

Il regolamento (UE) 2024/1679 sugli **orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti** ha aggiornato e sostituito le linee guida stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 (che è stato abrogato)[11].

[11] Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che

In particolare, il regolamento prevede che la rete venga sviluppata o aggiornata in **tre fasi**:

1. la **rete centrale** sarà completata entro il **31 dicembre 2030**;
2. la **rete centrale estesa** sarà completata entro il **31 dicembre 2040**[12];
3. la **rete globale** sarà completata entro il **31 dicembre 2050**.

Per garantire che la pianificazione dell'infrastruttura sia allineata alle esigenze operative, il regolamento prevede di **integrare i corridoi della rete centrale e i corridoi per il trasporto ferroviario di merci** - tramite l'integrazione di ferrovie, strade e vie navigabili - per formare i cd. "**corridoi di trasporto europei**"[13]. Questi devono coprire i più importanti flussi di trasporto a lunga distanza, attraversare almeno due confini e coinvolgere almeno tre modi di trasporto.

In risposta all'impatto della **guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina** e per garantire una migliore connettività con i principali paesi limitrofi, il regolamento estende inoltre quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T alla **Moldova** e all'**Ucraina**, declassando al contempo i collegamenti transfrontalieri con la Bielorussia e la Russia.

Il regolamento sottolinea l'importanza delle ferrovie nel passaggio a modi di trasporto sostenibili. A tal fine, e per garantire un migliore funzionamento della **rete ferroviaria RTE-T**, si concentra su una serie di misure volte a garantire una capacità sufficiente e un funzionamento regolare e ininterrotto su tutta la rete. Fra queste vi sono:

- l'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario;
- lo sviluppo di una rete centrale e globale estesa;

---

modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

[12] Il nuovo termine intermedio corrispondente al 2040 è stato introdotto per portare avanti il completamento di progetti su vasta scala, principalmente transfrontalieri, come i collegamenti ferroviari mancanti, prima del termine fissato per il 2050, che si applica alla più ampia rete globale.

[13] Questi sono ritenuti dalle istituzioni europee sono della massima importanza per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri sostenibili e multimodali in Europa.

- la migrazione allo scartamento standard nominale europeo;
- la garanzia di circolazione per i treni merci lunghi 740 metri;
- l'imposizione di una velocità minima della linea pari a 160 km/h per i treni passeggeri.
- Inoltre il regolamento introduce:
- standard infrastrutturali minimi e livelli di servizio per **le vie navigabili e i porti**, al fine di garantire condizioni di navigazione efficienti, affidabili e sicure per gli utenti della rete di vie navigabili interne;
- standard infrastrutturali minimi per i **porti marittimi** per promuovere il trasporto marittimo a corto raggio e la connettività con l'entroterra (ferrovia);
- lo **spazio marittimo europeo** per integrare in modo efficiente, redditizio e sostenibile la dimensione marittima con altri modi di trasporto.

Con riferimento alle altre infrastrutture, il regolamento stabilisce:

- per l'**infrastruttura di trasporto stradale**, che tutte le strade della rete centrale e della rete centrale estesa siano appositamente progettate, costruite o ammodernate per il traffico automobilistico. Richiede inoltre aree di parcheggio sicure e protette sulla rete centrale e sulla rete estesa, per garantire migliori condizioni di lavoro e di riposo ai conducenti professionisti;
- per l'**infrastruttura di trasporto aereo,** che i principali aeroporti con più di 12 milioni di passeggeri all'anno siano collegati con la ferrovia a lunga distanza, affinché la ferrovia divenga un'alternativa competitiva ai voli nazionali di collegamento;
- per le **infrastrutture per i terminali merci multimodali**, che venga promosso un aumento del numero e della capacità dei terminali di trasbordo per soddisfare la domanda di traffico. Ciò include la possibilità di accogliere treni lunghi 740 metri, di promuovere il passaggio a modi di trasporto sostenibili e di potenziare il settore del trasporto combinato in Europa;

- per la **mobilità urbana**, che tutte le principali città lungo la rete RTE-T sviluppino piani di mobilità sostenibile a zero e basse emissioni.

Per quanto concerne la ***governance***, il regolamento amplia l'ambito di applicazione del mandato dei coordinatori per riflettere le nuove priorità della RTE-T e per consentire ai coordinatori di impegnarsi con i paesi terzi partecipanti. Inoltre, offre alla Commissione la possibilità di adottare atti di esecuzione per ciascun corridoio di trasporto europeo e richiede un maggiore allineamento fra i piani di trasporto nazionali e la politica della RTE-T.

Il regolamento prevede infine che la rete RTE-T sia pianificata, sviluppata e gestita in modo efficiente dal punto di vista delle **risorse**, attraverso:

- la manutenzione delle infrastrutture di trasporto esistenti per tutta la durata dell'infrastruttura;
- l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura, in particolare attraverso una gestione efficiente della capacità e del traffico e la promozione della multimodalità;
- l'ottimizzazione delle possibili sinergie con altre reti (reti energetiche transeuropee, reti digitali transeuropee, mobilità militare);
- la resilienza della rete di trasporto e delle sue infrastrutture e servizi rispetto a un contesto climatico e geopolitico in evoluzione.

Per approfondimenti, si rimanda alla pagina della Commissione europea Rete transeuropea dei trasporti (RTE-T).

L'AGENDA EUROPEA PER IL TURISMO 2030 DEL CONSIGLIO E LE PRINCIPALI INIZIATIVE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Il 1° dicembre 2022 il Consiglio "Competitività" ha adottato Conclusioni che definiscono l'**Agenda europea per il turismo 2030**, comprensiva di un **piano di lavoro pluriennale** destinato ad aiutare gli Stati membri, le autorità pubbliche, la Commissione e i portatori di interessi a rendere il settore del turismo più verde e più sostenibile, resiliente e digitalizzato.

Il piano di lavoro definisce una serie di traguardi e obiettivi riferiti a **cinque settori prioritari**: **Quadro politico e governance favorevoli; transizione verde; transizione digitale; resilienza e inclusione; competenze e sostegno alla transizione.**

L'UE costituisce una delle principali destinazioni sia per i visitatori internazionali che per i suoi residenti. Tuttavia, la pandemia di COVID-19 ha avuto un effetto particolarmente devastante sull'ecosistema del turismo e ha comportato notevoli perdite in termini di reddito e occupazione in Europa. Ciò, insieme all'aggressione militare russa nei confronti dell'Ucraina e all'aumento dei prezzi dell'energia, ha avuto un impatto negativo sul settore turistico europeo.

L'Agenda europea per il turismo 2030 sottolinea la necessità di proteggere il settore turistico e, al tempo stesso, di sviluppare una **visione lungimirante** per approfittare della volontà di molti europei di cambiare le proprie abitudini in materia di viaggi e di turismo affinché diventino più sostenibili e responsabili.

Si ricorda che nel febbraio 2022 la Commissione europea ha varato il percorso di transizione per il turismo dell'UE. Il turismo rappresenta uno dei 14 ecosistemi industriali dell'UE e il percorso delineato dalla Commissione europea individua 27 settori d'intervento per la transizione verde e digitale e per migliorare la resilienza di questo settore. In particolare, si chiedono servizi più circolari, rispettosi dell'ambiente, diversificati e accessibili nel settore e si incoraggia la condivisione dei dati per servizi più innovativi (per dettagli si veda qui)

Come proposto nel percorso di transizione per il turismo la Commissione europea ha varato inoltre il quadro operativo per il turismo dell'UE. Questo strumento migliora l'accesso alle statistiche sul turismo e

contribuisce a monitorare i progressi nelle transizioni verde e digitale, sostenendo in ultima analisi i responsabili politici regionali e nazionali nella definizione delle politiche e delle strategie in materia di turismo.

Il 28 maggio scorso la Commissione europea ha presentato la seconda relazione sui progressi compiuti nel percorso di transizione. Entro la fine del 2025 sarà presentata al Consiglio una relazione finale relativa sia a progressi compiuti nel percorso di transizione che all'Agenda europea per il turismo 2030.

In base a quanto emerge dalla relazione del 28 maggio, gli Stati membri dell'UE hanno consentito al settore turistico di progredire nella sua transizione ecologica e digitale. In totale, 22 Stati membri hanno adottato strategie che tengono conto della sostenibilità economica, ambientale e sociale del turismo. Nove Stati membri dispongono di strategie applicabili fino al 2030. Le ONG e le piccole e medie imprese (PMI) svolgono un ruolo attivo collaborando con le autorità pubbliche allo sviluppo e all'attuazione delle strategie, supportate dalla legislazione dell'UE, ad esempio in materia di affitti a breve termine e mobilità multimodale dei passeggeri. Il progresso più significativo nel corso del 2024 è stata l'adozione di numerose proposte legislative nell'ambito del Green Deal europeo. Le parti interessate hanno ricevuto ulteriori impegni su questi temi, ma questi non sono ancora stati completati. La relazione cita un'indagine condotta dall'European Monitor of Industrial Ecosystems (EMI) sulle imprese turistiche nel 2024 che mostra come l'adozione di tecnologie digitali avanzate abbia aumentato la produttività fino al 15%. La maggior parte degli intervistati ha riscontrato un aumento della produttività grazie al "*cloud computing*", seguito dall'intelligenza artificiale e dai "*big data*".

Nel 2023 la Commissione europea ha pubblicato la Comunicazione Verso uno spazio comune europeo di dati per il turismo: promuovere la condivisione dei dati e l'innovazione in tutto l'ecosistema del turismo, volta a creare un ambiente centralizzato di condivisione dei dati e a dare un'ulteriore spinta alla digitalizzazione nel turismo, migliorando in definitiva la competitività e la sostenibilità del settore.

Nel 2024 ha pubblicato una proposta relativa a un'applicazione di viaggio digitale dell'UE volta a digitalizzare i documenti di viaggio, ottimizzare i viaggi e avere effetti positivi sull'industria del turismo (si veda qui).

Nell’aprile 2024 è stato approvato il Regolamento relativo alla condivisione di dati relativi agli **alloggi a breve termine**, che si applicherà a partire dal 20 maggio 2026. Il regolamento mira a garantire maggiore trasparenza e sicurezza nel settore, definendo, tra l’altro, un approccio comune alle procedure di registrazione, attraverso un sito web centrale e la condivisione di informazioni da parte delle piattaforme operanti nel settore (per una sintesi del regolamento si veda qui).

Il regolamento si basa sul *Digital Services Act* (DSA), la normativa orizzontale che ha introdotto regole e responsabilità per tutti gli operatori economici del settore digitale.

La proposta di regolamento è stata esaminata dalla 4a Commissione “Politiche dell’Unione europea” del Senato, che, al termine di un ciclo di audizioni, ha approvato una risoluzione esprimendosi in senso positivo sul rispetto del principio di sussidiarietà, e formulando una serie di considerazioni relative a misure da adottare a livello nazionale.

Nel marzo scorso la Commissione europea ha lanciato le edizioni 2026 di due concorsi intitolati "Capitale europea del turismo intelligente" e " Pioniera verde europea del turismo intelligente ". Le grandi città con una reputazione come destinazioni turistiche europee sono state invitate a presentare le loro pratiche innovative di turismo intelligente e sostenibile al fine di incoraggiare il cambiamento nel settore. Il primo concorso premierà le città con una popolazione superiore a 100.000 abitanti nelle categorie “sostenibilità, accessibilità, digitalizzazione, patrimonio culturale e creatività”. Per il 2025 la città che ha ottenuto questo riconoscimento è Torino.

L’iniziativa “Pioniera verde europea del turismo intelligente" mira a premiare le destinazioni più piccole (con una popolazione compresa tra 25.000 e 100.000 abitanti) per le loro iniziative ambientali. Scopo dell’iniziativa è rafforzare il profilo dell'Europa come destinazione turistica sostenibile e a creare una rete per la condivisione delle migliori pratiche tra le destinazioni europee.

LA RETE FERROVIARIA EUROPEA AD ALTA VELOCITÀ

Il commissario Tzikostas ha avuto l'incarico di presentare un piano ambizioso per una **rete ferroviaria europea ad alta velocità** che contribuisca a collegare le capitali dell'UE.

Nel suo libro bianco del 2011 dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", la Commissione ha fissato l'obiettivo di garantire che, **entro il 2050**, la maggior parte del trasporto passeggeri a media percorrenza avvenga su rotaia. A medio termine (**entro il 2030**), la **lunghezza della rete ad alta velocità dovrebbe essere triplicata** e si dovrebbe mantenere una fitta rete ferroviaria in tutti gli Stati membri. A lungo termine, si dovrebbe infine completare una rete ferroviaria ad alta velocità dell'UE.

Nel dicembre 2020 la Commissione europea ha presentato, nel quadro del *Green Deal* europeo, la sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. La strategia delinea gli obiettivi dell'UE per il settore dei trasporti nei prossimi decenni: rendere la mobilità verde, intelligente e sostenibile. Per quanto riguarda il settore ferroviario, la strategia chiede il **raddoppio della rete ferroviaria ad alta velocità** nell'UE **entro il 2030**[14].

Per rafforzare la sua politica ferroviaria, negli ultimi anni l'UE ha adottato **quattro pacchetti ferroviari** volti a: aprire il mercato ferroviario alla concorrenza; aumentare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali; definire un quadro per uno spazio ferroviario europeo unico.

I quattro pacchetti legislativi, adottati dal Consiglio e dal Parlamento europeo fra il 2001 e il 2016, comprendono le seguenti disposizioni comuni:

- liberalizzazione del mercato ferroviario;
- rilascio di licenze alle imprese ferroviarie e certificazione dei macchinisti;
- requisiti di sicurezza;

[14] Nel giugno 2021 il Consiglio ha adottato conclusioni sulle ferrovie. I ministri dell'UE hanno evidenziato la necessità di sviluppare ulteriormente il trasporto ferroviario nell'UE, sia per i passeggeri che per le merci. Hanno inoltre sottolineato l'importanza di rafforzare la resilienza del settore ferroviario di fronte alle crisi e di continuare a investire nell'interoperabilità dei sistemi nazionali e nel miglioramento della connettività.

- creazione dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e di organismi di regolamentazione del settore ferroviario in ciascuno Stato membro;

- diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il quarto e ultimo pacchetto ferroviario, composto da sei atti legislativi e incentrato sugli elementi finali dell'apertura del mercato ferroviario e dell'aumento della sua competitività, è entrato in vigore nel 2021.

I nuovi regolamenti per la **rete transeuropea dei trasporti** (TEN-T)[15] si pongono fra l'altro l'obiettivo di migliorare la **connettività ferroviaria** e rendere i viaggi più rispettosi dell'ambiente. Ulteriori iniziative dell'UE relative al sistema ferroviario comprendono:

- il **piano d'azione dell'UE per promuovere i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza e transfrontalieri**, che si prefigge il traguardo di **raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030** e di **triplicarlo entro il 2050**. Avviato nel 2021, il piano intende soprattutto rimuovere gli ostacoli, potenziare l'interoperabilità, ammodernare l'infrastruttura ferroviaria per i passeggeri e migliorare la qualità dei servizi in tutti i paesi dell'UE;
- **10 progetti pilota volti a promuovere i servizi ferroviari transfrontalieri**. L'obiettivo è migliorare i collegamenti ferroviari transfrontalieri in tutta l'UE e rendere i viaggi più rapidi, più semplici e più accessibili.

[15] Vd. il capitolo dedicato del presente dossier.

Come riportato dalla stessa Commissione nelle pagine dedicata alla mobilità e ai trasporti, fra gli altri, i requisiti per il trasporto ferroviario riguardano principalmente:

- la **velocità dei viaggi ferroviari**. Entro il 2040, le linee ferroviarie passeggeri della rete centrale e della rete centrale estesa dovranno supportare treni che viaggiano a velocità pari o superiori a 160 km/h;
- il **sistema europeo di gestione del traffico ferroviario** (*European Rail Traffic Management System* - ERTMS). Il sistema di segnalamento unico europeo sarà implementato su tutta la rete TEN-T, al fine di migliorare la sicurezza e l'efficienza ferroviaria. I sistemi nazionali saranno gradualmente eliminati;
- la **connettività aeroportuale**. I principali aeroporti con oltre 12 milioni di passeggeri all'anno dovranno essere collegati da ferrovie

a lunga percorrenza, rendendo il trasporto ferroviario un'alternativa competitiva ai voli nazionali di collegamento;

- i **terminali merci**. Il numero e la capacità dei terminali di trasbordo saranno ampliati per soddisfare la domanda di traffico. Ciò include l'accoglienza di treni lunghi 740 metri, la promozione del passaggio a modalità di trasporto sostenibili e il potenziamento del settore del trasporto combinato in Europa.

La Corte dei conti europea ha riferito che la piena attuazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sulla rete centrale è attualmente in netto ritardo e non sarà completata entro il termine del 2030, principalmente a causa della mancanza di coordinamento fra gli Stati membri. Di conseguenza, la Corte dei conti ha formulato varie raccomandazioni per affrontare i problemi identificati e la Commissione ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2023/1693, del 10 agosto 2023, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema “Esercizio e gestione del traffico” del sistema ferroviario nell'Unione europea.

DIRITTI DEI PASSEGGERI DELL'UE

Anche i **diritti dei passeggeri** sono una priorità della politica dei trasporti dell'UE. I diritti dei passeggeri dell'UE riguardano ritardi, cancellazioni e questioni legate all'accessibilità. Il commissario Tzitzikostas ha il compito di sviluppare un **regolamento unico in materia di prenotazione e biglietteria digitale** per aiutare i passeggeri ad acquistare un unico biglietto su un'unica piattaforma e tutelare i diritti dei passeggeri.

Si ricorda che il 29 novembre 2023 la Commissione europea ha presentato un pacchetto di misure in materia di diritti dei passeggeri, che comprende:

- la proposta di regolamento che rivede il quadro normativo vigente in materia di **applicazione dei diritti dei passeggeri** (cd. "proposta di revisione dei diritti dei passeggeri")[16];
- la proposta di regolamento relativo ai **diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali** (cd. "proposta sui viaggi multimodali")[17].

Contestualmente la Commissione ha presentato una proposta di revisione della direttiva del 2015 relativa ai **pacchetti turistici**, ad oggi non ancora approvata, la revisione del regolamento delegato relativo ai **servizi di informazione sulla mobilità multimodale** (MMTIS) a livello di UE e una comunicazione che delinea la via da seguire per la creazione di uno **spazio comune europeo dei dati sulla mobilità**.

L'obiettivo generale della proposta di revisione del regolamento sui diritti dei passeggeri è quello di **tutelare più efficacemente i passeggeri nei viaggi in aereo, in treno, via mare o per vie navigabili interne e in autobus** e di incentivare l'uso dei trasporti pubblici. La proposta intende rafforzare i meccanismi di applicazione e introdurre norme, anche in materia di rimborso, per i passeggeri aerei che hanno prenotato i loro voli tramite un intermediario.

La proposta di revisione dei diritti dei passeggeri non introduce nuovi diritti ma affronta le **carenze** nell'attuazione e nell'applicazione dei diritti dei passeggeri già esistenti in tutti i modi di trasporto, concentrandosi in

[16] COM(2023) 753.

[17] COM(2023) 752.

particolare su due aspetti: 1) la **scarsa conoscenza** di tali diritti da parte dei viaggiatori e 2) il **diritto al rimborso** dell'intero costo di un **biglietto aereo** nel caso in cui il volo non venga effettuato come previsto (questione aggravatasi nel corso della pandemia da Covid-19), segnatamente con riferimento al diritto al rimborso quando l'acquisto del biglietto è stato effettuato tramite un **intermediario**.

Per quanto concerne le carenze nell'attuazione e nell'applicazione dei diritti dei passeggeri, gli obiettivi perseguiti dalla Commissione sono: 1) garantire **un'applicazione efficace ed efficiente in tutti gli Stati membri**, consentendo agli organismi nazionali competenti di disporre di strumenti più adeguati per monitorare il rispetto dei diritti dei passeggeri da parte degli operatori e 2) assicurare un **trattamento migliore dei reclami** per i passeggeri, fornendo loro un sistema rapido, semplice e accessibile.

Circa il **rimborso dei passeggeri aerei** che hanno effettuato la prenotazione tramite un intermediario, l'obiettivo è garantire una **procedura chiara per tutti gli attori coinvolti** (ad es. vettori, intermediari e passeggeri).

La proposta integra con nuove disposizioni, senza alterarne la struttura, i 5 regolamenti che costituiscono il quadro vigente dell'UE in materia, mirando a una loro armonizzazione, soprattutto per quanto riguarda le norme relative alle **informazioni da fornire ai passeggeri** in merito ai loro diritti prima e durante il viaggio, all'applicazione dei diritti dei passeggeri e al trattamento dei reclami per i passeggeri:

- il regolamento (CE) N. 261/2004 in materia di **compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato**;

- il regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai **diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo**;

- il regolamento (UE) N. 1177/2010 relativo ai **diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne**;

- il regolamento (UE) N. 181/2011 relativo ai **diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus**;

- il regolamento (UE) 2021/782 sui **diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario**.

Tali regolamenti individuano, come segnalato dalla relazione della Commissione, **diritti distinti e complementari** prima, durante e dopo il viaggio, fra cui il diritto all'accessibilità e all'assistenza per le persone con disabilità e a mobilità ridotta, il diritto all'informazione prima e nelle varie fasi del viaggio, il diritto all'esecuzione del contratto di trasporto in caso di

perturbazione, il diritto al risarcimento in determinate circostanze, il diritto a un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami"

La Commissione ricorda che il sito *web* "*Your Europe*" e l'applicazione sui diritti dei passeggeri (Google Android e Apple iOS) **forniscono ai passeggeri informazioni dettagliate e consigli sui propri diritti** e su come farli valere.

La **proposta sui viaggi multimodali** mira a integrare le norme esistenti garantendo ai passeggeri un **livello di protezione analogo quando passano da un modo di trasporto all'altro durante un viaggio**, nonché la non discriminazione e l'assistenza per le **persone con disabilità o con mobilità ridotta**[18].

L'iniziativa ha l'obiettivo di stabilire **diritti dei passeggeri armonizzati nel contesto dei viaggi multimodali in tutta l'Unione europea**. I viaggi multimodali, che combinano almeno due modi di trasporto, come il trasporto ferroviario, aereo, con autobus o per vie navigabili, hanno un ruolo cruciale nel promuovere una mobilità sostenibile e integrata. Tuttavia, le lacune esistenti nelle tutele giuridiche rendono i passeggeri vulnerabili in caso di perturbazioni del viaggio, in particolare nel passaggio da un modo di trasporto all'altro. La proposta mira pertanto ad affrontare tali carenze creando un quadro coerente che garantisca sostegno ai passeggeri durante l'intero viaggio multimodale.

La proposta pone enfasi particolare sui **diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta**. Introducendo l'obbligo di infrastrutture e servizi di assistenza accessibili, come l'istituzione di sportelli unici presso i nodi multimodali e l'eliminazione dei requisiti di notifica preventiva per l'assistenza, intende eliminare gli ostacoli più significativi per gli spostamenti[19]. Tali

---

[18] Le proposte, rileva la Commissione, sono coerenti con la Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che contribuisce all'attuazione del *Green Deal*, e rispettano i diritti fondamentali e i principi della Carta dei diritti fondamentali dell'UE, in particolare gli artt. 21, 26, 38 e 47 concernenti rispettivamente il divieto di qualsiasi forma di discriminazione, l'inserimento delle persone con disabilità, un livello elevato di protezione dei consumatori e il diritto a un ricorso effettivo e a un giudice imparziale.

[19] Particolare attenzione è riservata alle esigenze dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta. Durante un viaggio passano da un modo di trasporto all'altro, questi saranno assistiti dai vettori e dagli operatori dei terminali nei punti di coincidenza quando viaggiano con un unico contratto di trasporto o quando transitano attraverso *hub* multimodali per passeggeri. Se una compagnia aerea obbliga un passeggero con disabilità o una persona a mobilità ridotta a viaggiare con qualcuno perché il passeggero necessita di assistenza per rispettare le norme di sicurezza aerea (ad esempio per allacciare la cintura di sicurezza), la compagnia aerea dovrà trasportare gratuitamente l'accompagnatore e, quando possibile, farlo sedere accanto al passeggero che assiste. Tale diritto esiste già per i viaggi in treno, nave e autobus/pullman.

disposizioni si pongono in linea con il più ampio impegno dell'UE a favore dell'inclusività e della non discriminazione.

L'introduzione di **sistemi di biglietteria digitale interoperabili e di protocolli standardizzati per lo scambio di dati in tempo reale** dovrebbe inoltre semplificare la pianificazione dei viaggi e migliorerà la comunicazione in caso di perturbazioni. I passeggeri beneficerebbero anche di informazioni chiare e accessibili sui loro diritti, fornite in diversi formati per rispondere alle varie esigenze.

L'iniziativa intende infine rafforzare l'**assunzione di responsabilità** introducendo disposizioni in materia di responsabilità in caso di smarrimento o danneggiamento di attrezzature per la mobilità e garantendo che i vettori rispettino le norme minime per la comunicazione e la fornitura di servizi accessibili. L'applicazione coerente dei diritti dei passeggeri in tutti gli Stati membri sarà garantita mediante meccanismi di applicazione armonizzati, fra cui una piattaforma centralizzata dell'UE per il trattamento dei reclami e un'azione coordinata da parte degli organismi nazionali di applicazione.

Entrambe le proposte sono tuttora al vaglio dei co-legislatori europei.

Il Consiglio UE ha adottato la sua posizione negoziale (**orientamento generale**) il 5 dicembre 2024.

La proposta di revisione dei diritti dei passeggeri è stata oggetto di esame da parte della XIV Commissione politiche dell'UE della **Camera dei deputati** ai fini della verifica della sua conformità al principio di sussidiarietà, di cui al Protocollo n.2 allegato al Trattato di Lisbona. Il 14 marzo 2024 la XIV Commissione ha adottato un documento con cui ha ritenuto la proposta complessivamente conforme al principio di sussidiarietà e al principio di proporzionalità, nonché coerente con la base giuridica individuata dalla Commissione europea, in linea anche con quanto riportato nella valutazione del Governo.

Entrambe le proposte sono state esaminate dalla IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento. In esito a tale esame la Commissione ha adottato un documento con cui ha espresso una valutazione favorevole con osservazioni.

Il **Senato della Repubblica** si è espresso sulla medesima proposta con risoluzione della 4a Commissione "Politiche dell'Unione europea" (DOC. XVIII-bis, N. 22) del 26 giugno 2024. Si ritiene la base giuridica della proposta correttamente individuata e rispettati il principio di sussidiarietà

e il principio di proporzionalità; viene tuttavia richiamata l'attenzione alcuni aspetti che meritano di essere valutati nell'ambito dell'*iter* legislativo europeo.

La proposta sul trasporto multimodale è stata oggetto di esame della 4a Commissione del **Senato** ai fini della verifica della sua conformità al principio di sussidiarietà. Il 26 giugno 2024, la Commissione ha adottato una risoluzione con cui ha ritenuto la proposta sostanzialmente conforme al principio di sussidiarietà e al principio di proporzionalità, nonché coerente con la base giuridica individuata dalla Commissione europea, pur richiamando l'attenzione su alcuni aspetti ritenuti meritevoli di essere valutati nell'ambito dell'*iter* legislativo europeo.

Si segnala infine che il **5 giugno 2025** il Consiglio ha raggiunto un accordo politico in merito alla revisione dei regolamenti sui **diritti dei passeggeri del trasporto aereo** e sulla **responsabilità delle compagnie aeree**[20].

Tale revisione risponde alla necessità di disporre di norme più semplici e chiare e mira al tempo stesso a raggiungere un migliore equilibrio tra un elevato livello di protezione dei passeggeri e il mantenimento della connettività e della parità di condizioni nel settore del trasporto aereo nel mercato interno dell'UE.

Le nuove norme mirano a rafforzare e chiarire vari diritti esistenti dei passeggeri del trasporto aereo, oltre a introdurre alcuni nuovi diritti. Fra i diritti fondamentali rafforzati nel testo figurano **il diritto alla riprotezione, il diritto all'assistenza e il diritto all'informazione**. Sono incluse anche soglie aggiornate di compensazione per i ritardi prolungati.

Tenendo conto in particolare della valutazione d'impatto effettuata dalla Commissione europea, il Consiglio propone soglie aggiornate di compensazione per i ritardi prolungati. Le compagnie aeree non avrebbero il diritto di rifiutare la compensazione invocando "circostanze eccezionali", a meno che dimostrino di aver **adottato tutte le misure ragionevoli** per evitare

[20] Proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli.

Per quanto riguarda il **diritto alla riprotezione**, le compagnie aeree dovrebbero offrire ai passeggeri una riprotezione **il prima possibile**, compresa la possibilità di essere riprotetti su voli operati da altri vettori oppure mezzi di trasporto alternativi, se del caso. Inoltre, se una compagnia aerea non offre un'adeguata riprotezione entro **tre ore dall'interruzione del servizio**, i passeggeri possono organizzarsi autonomamente e chiedere un rimborso pari a **un massimo del 400% del costo iniziale del biglietto**.

La compensazione varia in funzione della distanza:

- **viaggi inferiori a 3.500 km e all'interno dell'UE**: la compensazione si applica per **ritardi pari o superiori a 4 ore** (300 euro);
- **viaggi superiori a 3.500 km**: la compensazione si applica per **ritardi pari o superiori a 6 ore** (500 euro).

La posizione del Consiglio introduce varie modifiche per quanto riguarda le **norme in materia di cancellazioni per le quali i passeggeri possono chiedere una compensazione**: i passeggeri informati della cancellazione del volo con un preavviso inferiore a 14 giorni prima della partenza hanno diritto a una compensazione pecuniaria; in caso di cancellazione, la compagnia aerea deve fornire ai passeggeri moduli precompilati con cui possano richiedere la compensazione. Il Consiglio intende inoltre disincentivare la politica molto diffusa in caso di mancata presentazione all'imbarco ("***no show policy***"). A tal proposito, i passeggeri cui venga negato l'imbarco su un volo di ritorno perché non hanno preso il volo di andata avrebbero diritto a una compensazione.

Attualmente il **regolamento (CE) n. 261/2004** detta le **regole comuni europee in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.** Il vettore aereo è obbligato, secondo tale regolamento, a fornire assistenza ai passeggeri interessati, in caso di cancellazione di un volo, nonché una compensazione pecuniaria fra 250 e 600 euro a seconda della lunghezza della tratta.

L'ENAC (**Ente nazionale per l'aviazione civile**) è l'organismo designato come responsabile in Italia della corretta applicazione del regolamento n. 261/2004, in caso disservizi nel trasporto aereo quali negato imbarco, cancellazione, ritardo prolungato del volo, obbligo di informazione da parte della compagnia aerea, sistemazione in classe superiore o inferiore e ha il **potere di**

irrogare sanzioni amministrative nei confronti dei soggetti inadempienti, cioè **delle compagnie aeree.**

In caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato del volo, il passeggero che intende presentare un reclamo deve rivolgersi prima alla compagnia aerea che ha emesso il biglietto e/o, in caso di viaggi tutto compreso, al *tour operator* con il quale è stato stipulato il contratto di trasporto. L'ENAC interviene successivamente, per l'accertamento di una eventuale violazione del Regolamento (CE) 261/2004 - nei seguenti casi: **se la compagnia aerea non fornisce risposta** trascorse sei settimane dalla data di ricezione del reclamo del passeggero; oppure se il passeggero ritiene che la **risposta** ricevuta dalla compagnia aerea **non sia soddisfacente** rispetto a quanto previsto dal regolamento (CE) 261/2004. Al termine dell'accertamento l'ENAC comunica al passeggero l'archiviazione del reclamo o l'avvio del procedimento sanzionatorio.

L'attività dell'ENAC non è pertanto finalizzata a soddisfare le richieste risarcitorie dei passeggeri, ma solamente ad **accertare l'inadempienza dei vettori ed a sanzionarli.** Il passeggero pertanto dovrebbe poi rivolgersi all'Autorità giudiziaria ordinaria. Per ulteriori approfondimenti si può consultare l'apposita sezione del sito dell'ENAC.

IL SETTORE MARITTIMO

L'UE opera inoltre nell'ambito dell'**Organizzazione marittima internazionale** (**IMO**) per ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi.

Lo scorso aprile 176 Stati membri dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) hanno raggiunto un accordo per ridurre a zero le emissioni di gas serra (GHG) derivanti dal trasporto marittimo entro il 2050.

L'importanza strategica del trasporto marittimo è stata dimostrata durante la pandemia di COVID-19, quando è stato garantito il trasporto e il commercio di generi alimentari e forniture mediche. Tuttavia, le conseguenze della guerra di aggressione russa nei confronti dell'Ucraina, il cambiamento climatico, il degrado ambientale delle aree costiere e marine e la protezione marittima rappresentano sfide importanti per il settore e richiedono un'azione congiunta e coordinata.

In vista della **strategia industriale marittima** che il commissario Tzitzikostas è incaricato di elaborare, l'associazione armatori europei ECSA e l'associazione europea cantieri navali Sea Europe nel marzo scorso hanno pubblicato una dichiarazione congiunta in cui invitano la Commissione a includere l'industria marittima nella suddetta strategia nonché nel piano di investimenti per i trasporti sostenibili (STIP). A tale riguardo chiedono che:

- sia rafforzata la competitività internazionale, la sostenibilità e la resilienza del settore manifatturiero marittimo europeo (ovvero i cantieri navali e i produttori di attrezzature marittime europei), come chiesto nella lettera di incarico del Commissario Tzitzikostas;
- sia garantita la competitività del settore marittimo a livello internazionale attraverso condizioni di parità a livello normativo e fiscale;
- siano sostenuti i cantieri navali e i produttori europei di attrezzature marittime attraverso incentivi finanziari;
- siano introdotti obblighi vincolanti per la produzione e la fabbricazione di combustibili puliti in Europa, in linea con gli obiettivi del Net Zero Industry Act;

- sia facilitato l'accesso ai finanziamenti sia pubblici che privati, per gli investimenti marittimi a sostegno della transizione energetica e digitale.

LA STRATEGIA PER I PORTI DELL'UE

Il commissario Tzitzikostas ha il compito di elaborare una **strategia per i porti dell'UE**, incentrata sulla sicurezza e sulla competitività.

Il 17 gennaio 2024 il **Parlamento europeo** ha approvato la risoluzione **"Costruire una strategia portuale europea globale"** in cui sottolinea l'importanza strategica dei porti per l'economia dell'Unione e invita la Commissione a proporre una strategia portuale continentale così da impedire qualsiasi dipendenza dall'estero. Nel testo della risoluzione si legge infatti che "l'influenza straniera sulle infrastrutture critiche europee costituisce un problema in quanto rischia di compromettere la sicurezza, l'indipendenza economica e la resilienza dei singoli Stati membri e dell'Unione nel suo complesso".

Il documento invita dunque la Commissione a stabilire limiti agli investimenti esteri al fine di evitare la presenza di paesi terzi potenzialmente capaci di compromettere la sicurezza o l'ordine pubblico nell' Unione. La Commissione dovrebbe dar vita a un quadro adeguato affinché gli investitori pubblici e privati europei investano nelle infrastrutture portuali critiche e rafforzino la resilienza dei punti di accesso alla nostra economia.

Nella comunicazione della Commissione dal titolo "**Sicurezza marittima: al centro di un trasporto marittimo pulito e moderno**", del 1° giugno 2023 viene sottolineato quanto il trasporto marittimo sia di importanza strategica per l'economia dell'UE e per i collegamenti fra gli Stati membri e al loro interno.

Si evidenzia che, poiché il 75 % del commercio estero dell'UE avviene via mare, la creazione di un settore marittimo efficiente, sicuro e più sostenibile è essenziale per la **competitività commerciale** dell'UE e per l'approvvigionamento di merci e materiali nel suo **mercato unico**: "il trasporto marittimo non è solo l'arteria dell'economia globalizzata dell'UE, ma anche l'ancora di salvezza delle sue isole e regioni marittime periferiche e remote". La Commissione rileva che il settore si è dimostrato particolarmente resiliente durante la pandemia di Covid-19, consentendo il proseguimento degli scambi di beni essenziali, come i prodotti alimentari e le forniture mediche. Inoltre, le nuove circostanze geopolitiche innescate dalla guerra della Russia contro l'Ucraina e i conseguenti cambiamenti nei modelli commerciali ed energetici hanno

posto in luce l'urgenza di rafforzare l'autonomia strategica dell'UE, includendovi il settore marittimo.

Si segnala che il 17 giugno 2024 la Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'UE sugli **aiuti di Stato**, un **regime italiano da 570 milioni di euro** per incentivare le navi a utilizzare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri quando sono ormeggiate nei porti marittimi. La misura contribuisce a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento atmosferico e acustico, conformemente agli obiettivi del *Green Deal* europeo. Il regime sarà in vigore fino al **31 dicembre 2033**.

Nel quadro del regime, l'aiuto assume la forma di una riduzione fino al 100 % dei cosiddetti "**oneri generali di sistema**" (oneri sono inclusi nel prezzo dell'energia elettrica per finanziare determinati obiettivi di politica pubblica, fra cui le energie rinnovabili). La riduzione dovrebbe tradursi in un calo del prezzo dell'energia elettrica per gli operatori navali quando si riforniscono dell'energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri e rendere competitivo il costo di questa energia elettrica rispetto al costo di quella prodotta a bordo utilizzando motori alimentati da combustibili fossili. Riducendo, per le navi, il costo dell'energia elettrica erogata da reti elettriche terrestri, la misura dovrebbe quindi incentivare gli operatori navali a optare per una fornitura di energia elettrica più rispettosa dell'ambiente, evitando emissioni significative di gas a effetto serra, inquinanti atmosferici ed emissioni di rumore.

La Commissione ha valutato il regime sulla base delle norme dell'UE per gli aiuti di Stato, in particolare l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che consente agli Stati membri di sostenere lo sviluppo di talune attività economiche a determinate condizioni, e della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, della tutela dell'ambiente e dell'energia ("disciplina CEEAG" - *Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines*) che consente agli Stati membri di sostenere le misure che riducono o eliminano le emissione di CO_2[21].

Il 13 settembre 2023 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento *FuelEU Maritime* che istituisce un quadro normativo comune dell'UE per aumentare la quota di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di

[21] Con la comunicazione sul *Green Deal* europeo del 2019, la Commissione ha fissato l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050, obiettivo sancito dalla normativa europea sul clima. In vigore dal luglio 2021, le norme hanno inoltre introdotto l'obiettivo intermedio di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030. Con l'adozione delle proposte legislative "Pronti per il 55 %", l'UE ha posto in essere obiettivi climatici giuridicamente vincolanti che coprono tutti i settori chiave dell'economia.

carbonio nel *mix* di combustibili in uso nel trasporto marittimo internazionale, nonché il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, al fine di garantire la disponibilità di una fitta e diffusa rete di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'Unione, comprese le infrastrutture di **approvvigionamento di energia elettrica da terra nei porti dell'UE**.

Il 15 febbraio 2017 è stato adottato il regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio **che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti**.

È il primo atto della normativa dell'Unione europea che riguardi specificatamente i porti. È stato poi modificato dal regolamento (UE) 2020/697 per consentire all'ente di gestione di un porto o all'autorità competente di concedere flessibilità per quanto riguarda la riscossione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale nel contesto dell'epidemia di Covid-19.

Il regolamento definisce le condizioni alle quali si applica la libera prestazione di servizi portuali, per esempio il tipo di requisiti minimi che possono essere imposti a fini di sicurezza o ambientali e le circostanze in cui è possibile limitare il numero di operatori. Introduce inoltre:

- norme comuni sulla trasparenza dei finanziamenti pubblici e sulla tariffazione dell'uso dell'infrastruttura e dei servizi portuali, segnatamente garantendo che gli utenti del porto vengano consultati;
- un nuovo meccanismo, in ciascuno Stato membro, per la gestione dei reclami e delle controversie fra le parti interessate del settore portuale;
- l'obbligo per tutti i fornitori di servizi portuali di offrire un'adeguata formazione ai dipendenti.

IL PIANO D'AZIONE INDUSTRIALE PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO EUROPEO

Finalità e contenuti del Piano

Il 5 marzo 2025 la Commissione europea ha presentato la comunicazione relativa al **piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo.** Essa intende affrontare le **sfide** poste in tale

ambito dalle **transizioni verde e digitale** nonché dai fattori destabilizzanti che derivano dal **contesto geopolitico** e dalla **concorrenza globale** e dai rischi legati alla sicurezza delle catene di approvvigionamento e agli alti **costi dell'energia** (v. dossier RUE).

Il piano rappresenta una delle iniziative più importanti annunciate nella **bussola per la competitività** (v. dossier RUE) e nel **patto per l'industria pulita** (v. dossier RUE) ed è il risultato di un **processo collaborativo volto** a individuare le criticità del settore automobilistico. In particolare, il 30 gennaio 2025 la Presidente von der Leyen ha avviato: *i*) un **dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica** con i principali *leader* del settore, i *partner* sociali e gli *stakeholder; ii*) una **consultazione pubblica** per raccogliere i contributi di tutte le parti interessate; *iii*) e **gruppi di lavoro tematici** coordinati dai rispettivi commissari europei per competenza.

Il piano propone interventi che consentano di **coniugare il rilancio della competitività** dell'industria automobilistica **con gli obiettivi concordati in materia di emissioni**, **riducendo** al contempo le **dipendenze strategiche**, in linea con le indicazioni contenute nel rapporto Draghi.

Contestualmente al piano d'azione, la Commissione ha presentato una comunicazione relativa alla **decarbonizzazione delle flotte aziendali**, ovvero i veicoli immatricolati da una persona giuridica e comprendenti autovetture, furgoni e veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman), che illustra le azioni che possono essere intraprese per **accelerare l'adozione di veicoli a emissioni zero** in un settore che rappresenta **circa il 60% delle nuove immatricolazioni di autovetture nell'UE**. Le azioni illustrate dalla Commissione riferiscono in particolare a **3 ambiti**: 1) rendere i veicoli a zero emissioni più attraenti attraverso la politica di bilancio; 2) esplorare possibilità a livello locale con le flotte per i servizi di mobilità urbana (taxi e *car sharing*); 3) società di noleggio presso gli aeroporti.

L'industria automobilistica europea: alcuni dati

Il settore automobilistico rappresenta un comparto fondamentale dell'economia europea, con un **impatto significativo anche su altri comparti industriali**, tra cui acciaio, prodotti chimici e tessili, e ricopre una posizione di **primo piano** anche **a livello internazionale**, dato che l'UE rimane **esportatrice netta di automobili**.

L’industria automobilistica contribuisce per **1 trilione di euro** al PIL dell’Unione (circa il 7%), rappresenta **un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo** nell’UE e **occupa,** direttamente e indirettamente, **circa 13,8 milioni di lavoratori** (il 6,1% dell'occupazione totale dell'UE).

Il 13 marzo 2025 l'**Associazione europea dei produttori di automobili** (**ACEA**) ha pubblicato il report “*Economic and Market Report: Global and EU auto industry - Full year 2024*” che contiene **dati sulla vendita, la produzione** e **il commercio di veicoli in Europa e nel mondo** nel **2024**.

Il rapporto evidenzia come nel 2024 la **vendita di auto nuove** ha raggiunto le **74,6 milioni di unità a livello globale** (+2,5% rispetto al 2023). Il mercato automobilistico dell’UE è cresciuto complessivamente dello **0,8%,** con vendite totali pari a 10,6 milioni di unità, rappresentando una quota del 14,3% a livello globale. Le vendite di **auto cinesi** hanno raggiunto quasi 23 milioni di unità, rappresentando il 30,7% delle vendite di auto globali.

Per quanto riguarda invece la **produzione** globale di **auto**, essa ha totalizzato 75,5 milioni di unità; rispetto al 2023 è **diminuita** del 6,2% nell’**UE**, del 3,2% nel **Nord America** e dell’8,6% in **Giappone**, mentre è **aumentata** in **Sud America** (specie in Brasile) e in **Cina** (+5,2%).

Table 4. Global car production

	2024[5]	2023	% change 24/23	% share 2024
EUROPE	14,394,326	15,086,144	-4.6	19.1
European Union	11,408,469	12,158,666	-6.2	15.1
Türkiye	935,616	971,178	-3.7	1.2
United Kingdom	780,270	907,551	-14.0	1.0
Russia	763,551	526,886	+44.9	1.0
Ukraine	1,656	2,670	-38.0	0.0
Others (Europe)[6]	504,764	519,193	-2.8	0.7
NORTH AMERICA	11,351,650	11,721,653	-3.2	15.0
United States only	7,389,252	7,660,067	-3.5	9.8
SOUTH AMERICA	2,166,940	2,131,763	+1.7	2.9
Brazil only	1,894,966	1,782,079	+6.3	2.5
ASIA	45,744,807	45,075,872	+1.5	60.6
China	26,759,962	25,431,163	+5.2	35.4
Japan	7,126,249	7,793,789	-8.6	9.4
India	4,907,330	4,688,798	+4.7	6.5
South Korea	3,814,982	3,861,419	-1.2	5.1
Indonesia	1,003,244	1,142,542	-12.2	1.3
Thailand	709,516	834,122	-14.9	0.9
Others (Asia)[7]	1,423,524	1,324,039	+7.5	1.9
MIDDLE EAST/AFRICA	1,844,434	1,837,721	+0.4	2.4
Iran only	955,726	1,012,385	-5.6	1.3
WORLD	75,502,157	75,853,153	-0.5	100.0

SOURCE: **S&P GLOBAL MOBILITY**

La **Cina** ha pertanto consolidato la sua posizione di **maggiore produttore di automobili al mondo** con una quota di mercato del **35,4%**. L'**UE** ha una **quota di mercato** del **15,1%** (11,4 milioni di auto prodotte), gli USA del 9,8%. Come si vede dalla tabella che segue, i cali più significativi nell'Europa occidentale sono stati osservati in **Italia**, con un decremento **del 43,4% nella produzione**, dal Belgio (-31,2%) e dalla

Table 5 Top ten EU car producers

	2024[8]	2023	% change 24/23	% share 2024
Germany	3,942,396	3,957,061	-0.4	34.6
Spain	1,872,988	1,859,355	+0.7	16.4
Czechia	1,446,855	1,397,631	+3.5	12.7
Slovakia	993,750	1,075,379	-7.6	8.7
France	849,437	970,183	-12.4	7.4
Italy	309,336	546,440	-43.4	2.7
Hungary	435,541	508,734	-14.4	3.8
Romania	473,110	506,099	-6.5	4.1
Belgium	197,624	287,227	-31.2	1.7
Sweden	270,807	285,310	-5.1	2.4
EUROPEAN UNION	11,408,469	12,158,666	-6.2	100.0

SOURCE: **S&P GLOBAL MOBILITY**

Francia (-12,4%).

Circa invece il **commercio** di auto, nonostante il calo delle importazioni e delle esportazioni, sia in valore che in volume, l**'UE ha mantenuto un surplus commerciale superiore a 81 miliardi di euro nel 2024**, sebbene ciò abbia rappresentato un calo del 5,9% rispetto al 2023. La **Cina** ha mantenuto la sua posizione di **principale fonte di importazioni di nuove automobili dall'UE** sia in termini di valore che di volume con una quota di mercato, rispettivamente, del 17,2% e del 21,9%.

Il **valore delle esportazioni di auto prodotte nell'UE verso gli Stati Uniti è sceso del 4,6%**. Un **calo più forte** si è verificato riguardo alle **esportazioni in Cina** (-25,5%), probabilmente dovuto alla crescente concorrenza dei produttori di veicoli nazionali cinesi. Fondamentale rilevanza per l'industria automobilistica dell'UE ricoprono **Stati Uniti e Regno Unito** che rappresentano insieme quasi la **metà delle esportazioni di auto nuove dell'UE** in termini di valore.

I principali contenuti del Piano

Il piano stabilisce azioni in **5 settori chiave**: 1) **innovazione** e **digitalizzazione**; 2) **mobilità pulita**; 3) **competitività** e **resilienza delle catene di approvvigionamento**; 4) **competenze** e **dimensione sociale**; 5) **potenziamento dell'accesso ai mercati,** garantendo parità di condizioni e la sicurezza economica.

Le azioni affrontano **tre sfide chiave** per l'UE: la **riduzione della dipendenza dai combustibili fossili**, la **riduzione dei costi di produzione**, e l'**aumento delle capacità innovative** del settore dell'*automotive*.

1. Innovazione e digitalizzazione

La Commissione mira a consentire all'industria automobilistica di conquistare una **posizione di *leadership* globale nella transizione** verso una mobilità *software-enabled* e connessa **all'intelligenza artificiale** (IA).

Un ostacolo verso il **mercato unico della guida autonoma** è rappresentato dai differenti contesti normativi degli Stati membri. Per questo motivo, la Commissione ha intenzione, tra le altre cose, di sviluppare un **quadro normativo coordinato per i veicoli a guida autonoma** ed elaborare **norme** per favorire la **sperimentazione** di **sistemi di guida automatizzati** e dei **sistemi avanzati di assistenza alla guida** sulle strade pubbliche.

Per **colmare il ritardo tecnologico** delle imprese e aumentare le capacità industriali del settore, la Commissione propone inoltre la creazione di una **Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi** con le parti interessate, comprese le PMI europee, al fine di sviluppare *software* e *hardware* digitali condivisi, consentendo un significativo risparmio di risorse.

Le attività dell'Alleanza saranno sostenute da **investimenti congiunti pubblici e privati** nell'ambito dei partenariati di **Orizzonte Europa**. Il programma per la ricerca e l'innovazione dell'UE metterà a disposizione **1 miliardo di euro** per il settore automobilistico per il **periodo 2025-2027**.

La Commissione intende anche valutare se l'attuale **quadro dell'UE in materia di concorrenza per quanto riguarda gli accordi verticali** nei mercati postvendita **del settore automobilistico** (regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico) sia ancora idoneo allo scopo.

2. Mobilità pulita

La **disponibilità di infrastrutture di ricarica elettrica** e di **rifornimento di idrogeno** è uno dei principali presupposti per l'adozione di veicoli a emissioni zero. Pertanto, la Commissione ritiene che gli investimenti in tali infrastrutture siano fondamentali anche per la competitività del settore automobilistico europeo. Il piano prevede quindi di **agevolare il dispiegamento delle infrastrutture di ricarica**, sia per l'elettrico che per l'idrogeno, con risorse pari a **500 milioni di euro**.

Dal confronto con i **rappresentanti del settore** è emersa inoltre una **forte richiesta di flessibilità** in relazione all'eventualità che il mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi del 2025 possa comportare **sanzioni significative** per le aziende.

Si ricorda, in tal senso, che il regolamento sul **rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2** delle **autovetture** nuove e dei **veicoli** commerciali **leggeri nuovi** ha rivisto i **livelli di emissione di CO2** prevedendo che dal 2035 i nuovi veicoli debbano essere a **emissioni zero**, **vietando** di fatto, a partire da quella data, la **vendita di veicoli a motore termico**. Sulla scorta delle modifiche introdotte al regolamento che definisce i **livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi**, sono previsti i seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni medie annuali di CO2 del parco veicoli dell'Unione rispetto all'obiettivo del 2021: per il periodo **2025-2029** riduzione del **15%** (obiettivo rimasto invariato); del **55%** per le autovetture nuove e del **50%** per veicoli commerciali leggeri nuovi per il periodo **2030-2034**; e del **100%** a partire dal 1° gennaio **2035**. Nel 2026 la Commissione dovrebbe esaminare l'efficacia e l'impatto del regolamento e presentare una relazione contenente i risultati del riesame. Sulla base di tale documento, la Commissione dovrebbe valutare la necessità di rivedere gli obiettivi di cui *supra*.

Poco dopo la presentazione del piano, la **Commissione europea** ha presentato una **proposta** di regolamento per **modificare gli standard di emissione di CO2 per i veicoli leggeri** al fine di consentire che gli **obiettivi di conformità siano calcolati in media nel periodo 2025-2027** (v. dossier RUE), permettendo quindi alle case automobilistiche di **compensare un eventuale superamento dell'obiettivo** nel singolo anno pur mantenendo l'ambizione complessiva sugli obiettivi del 2025. Il 17 giugno 2025 il regolamento è stato **definitivamente approvato** dalle istituzioni dell'UE e pertanto il **rispetto degli obiettivi specifici di emissioni** per i costruttori di autovetture relativamente al **2025, 2026 e 2027** sarà valutato sulla base delle **prestazioni medie di ciascun costruttore** nel corso dei tre anni, invece che su base annuale.

Il piano prevede altresì **l'accelerazione dei lavori** di preparazione della **revisione del regolamento sui veicoli leggeri**.

Il rinvio delle multe previste per il 2025 e l'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri inizialmente previsto per il 2026 erano state identificate come **condizioni necessarie** dal *non-paper* **sul futuro del settore automobilistico** promosso dall'Italia nel novembre 2024. Il documento, presentato assieme alla Repubblica Ceca, riteneva che una **mancata previsione di rinvio delle multe** avrebbero limitato fortemente le capacità dell'industria di investire in innovazione e sviluppo e che solo un'**anticipazione delle revisioni degli standard di emissione** potesse preservare la competitività dell'industria automobilistica europea ed evitare una fuga di investimenti dalla ricerca e dalla tecnologia verde.

Per favorire un approccio simile tra gli Stati membri riguardo gli **incentivi rivolti all'adozione di veicoli a zero emissioni**, la Commissione ha intenzione di lavorare per **favorire un coordinamento** a livello europeo e identificare sistemi in grado di essere, al tempo stesso, sia efficienti che sostenibili sotto il profilo economico. In ogni caso, la Commissione esaminerà la possibilità di **prevedere sistemi di incentivi a livello europeo**. Queste discussioni confluiranno in una **raccomandazione**.

3. Competitività e resilienza delle catene di approvvigionamento

La Commissione ritiene che l'UE necessiti di una **produzione di celle e di catene di approvvigionamento nazionali** competitive dal punto di vista dei costi per fronteggiare eventuali crisi di approvvigionamento e proteggere la sovranità economica. L'obiettivo è produrre **entro il 2030**

almeno il **40% del fabbisogno di batterie a livello UE**. A questo fine, **sosterrà l'industria delle batterie** con **finanziamenti a valere sul Fondo per l'innovazione**, il cui stanziamento ammonta fino a 3 miliardi di euro.

Il piano d'azione comprende la possibilità di **prevedere un sostegno diretto per le imprese che si occupano di produzione di celle e di componenti di batterie** con finanziamenti legati a criteri di valutazione diversi dal prezzo, come i requisiti di resilienza (**pacchetto *Battery Booster***). Il sostegno dell'UE potrebbe essere combinato anche con aiuti di Stato, dato che la **Commissione sta lavorando a un nuovo quadro normativo** in relazione all'industria pulita **che semplificherà le norme sugli aiuti di Stato**, consentendo agli Stati membri di offrire incentivi agli investitori privati in ordine a progetti relativi alla produzione di batterie e altre componenti chiave.

A giudizio della Commissione, gli operatori del settore automobilistico necessitano di un **accesso affidabile alle materie prime**. Per questo motivo la Commissione ha presentato: a marzo 2025, a norma del regolamento sulle materie prime critiche (CRMA), un primo elenco di **progetti strategici nell'UE che riguarderanno la produzione di materie prime**; a giugno, un elenco di progetti strategici situati al di fuori dell'UE. Tali progetti beneficeranno di **procedure di autorizzazione semplificate**.

La Commissione ritiene necessario **investire nelle capacità di riciclaggio pre-trattamento e post-trattamento** e sviluppare tecnologie di riciclaggio più avanzate e garantire la disponibilità di materie prime per il riciclaggio (ossia rifiuti di batterie e rottami metallici di qualità elevata). A tale fine, la Commissione valuterà la possibilità di **finanziare un sostegno per i veicoli fuori uso e gli impianti di riciclaggio delle batterie**.

4. Competenze e dimensione sociale

Le recenti trasformazioni che hanno interessato il settore automobilistico hanno avuto un **impatto significativo sull'occupazione** comportando perdite di posti di lavoro. In aggiunta, **la carenza e l'inadeguatezza delle competenze** nell'industria automobilistica sono alcune delle principali preoccupazioni del settore, insieme **all'invecchiamento della forza lavoro**.

La Commissione ha annunciato l'ampliamento sia del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori in esubero **(FEG)** che del Fondo sociale europeo Plus (**FSE+**). In riferimento al **FEG**, la Commissione europea ha presentato, il 1° aprile 2025, una **proposta** volta ad **ampliare** l'**ambito di applicazione** anche ai **lavoratori** la cui **espulsione** da imprese soggette a **ristrutturazione aziendale** sia **imminente**.

La proposta è stata esaminata dalla **XIV Commissione "Politiche dell'UE"** della Camera dei deputati ai fini della verifica della sua conformità al principio di sussidiarietà, di cui al Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona. In esito a tale verifica, il 28 maggio 2025 la XIV Commissione ha adottato un documento con cui ha ritenuto la **proposta complessivamente conforme ai principi di sussidiarietà e proporzionalità,** nonché **coerente con la base giuridica** individuata dalla Commissione europea. Lo scorso 3 giugno, l'**XI Commissione "Lavoro pubblico e privato"** ha iniziato l'esame di merito ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera dei deputati.

Il piano prevede invece che il FSE+ sarà potenziato per aiutare i **lavoratori che desiderano riqualificarsi** e **cercare nuove opportunità di lavoro**. Inoltre, in linea con l'Unione delle competenze, la Commissione intende **rafforzare il quadro per le iniziative settoriali in tema di competenze** nelle industrie strategiche.

5. Potenziamento dell'accesso ai mercati

Il piano sostiene che la competitività dell'industria europea dell'automobile sia strettamente legata a esportazioni, importazioni e investimenti. Ne deriva che **l'accesso ai mercati esteri**, la **parità di condizioni rispetto ai concorrenti stranieri** e un **ambiente commerciale e normativo adeguato** sono fondamentali per il successo dell'industria.

Il 4 ottobre 2023, la Commissione europea ha avviato indagini antisovvenzioni sulle **importazioni UE di veicoli elettrici a batteria dalla Cina**, con la motivazione che tali importazioni erano **sovvenzionate** e quindi dannose per l'industria UE. I **dazi compensativi provvisori** (che vanno dal 17,4% al 36,3%) sono entrati in vigore il 5 luglio 2024. Le misure definitive sono state sostenute dagli Stati membri il 4 ottobre 2024.

Per rendere il settore più resiliente di fronte alla concorrenza estera, la Commissione esaminerà la possibilità di adottare **misure di difesa commerciale** per l'ecosistema dei veicoli elettrici, come strumento **per scoraggiare gli operatori impegnati in pratiche sleali** dallo stabilire

impianti in Paesi terzi e soprattutto in Paesi che godono di un accesso preferenziale al mercato dell'UE. Allo stesso tempo, si intendono **proseguire i negoziati con i paesi partner** per migliorare le **opportunità di approvvigionamento** per l'industria automobilistica.

La Commissione valuterà l'utilizzo del **regolamento** **sulle sovvenzioni estere** per indagare sulle pratiche sleali a monte della catena di fornitura. Inoltre, la Commissione ha intenzione di proporre misure per garantire che gli **investimenti esteri nel settore contribuiscano alla competitività a lungo termine dell'industria** e di adoperarsi al contempo per **ridurre gli oneri amministrativi** per i costruttori automobilistici.

Nel contesto del programma di semplificazione normativa, in consultazione con le parti interessate la Commissione adotterà **un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica** migliorando la coerenza e l'uniformità tra i diversi requisiti normativi.

Infine, nel 2026 la Commissione **effettuerà una valutazione** sul regolamento relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore incentrata in particolare **sulle opportunità di semplificazione**.

La posizione del Governo italiano

La Commissione ha presentato il piano in occasione del **Consiglio Competitività** (Mercato interno e industria) dell'UE del 12 marzo 2025; si è tenuto un primo scambio di opinioni tra le delegazioni degli Stati membri.

Il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha esposto la **posizione italiana** riguardo il piano, sostenendo la necessità di applicare il **principio di neutralità tecnologica** (posizione condivisa da Confindustria), includendo l'**idrogeno** e i **biocarburanti**, per permettere la produzione di veicoli puliti anche attraverso i motori a combustione interna alimentati in modo sostenibile. Ha inoltre sottolineato l'urgenza di prevedere **risorse finanziarie comuni** per stimolare la domanda di **veicoli Made in Europe**.

La linea espressa dal Ministro Urso è stata ribadita da ultimo anche dal **Presidente del Consiglio** Giorgia Meloni in occasione delle **comunicazioni** rese al **Parlamento** in vista del Consiglio europeo del 26

e 27 giugno 2025. Il Presidente del Consiglio ha insistito sulla "necessità di un **radicale cambio di rotta** e di un piano per garantire il futuro del settore automobilistico europeo, a partire dal **superamento degli aspetti più surreali del *Green Deal***". Circa il piano, ne ha chiesto **una rapida attuazione**. Ha altresì affermato che "occorre un **quadro normativo chiaro e prevedibile**, un vero sostegno alla filiera europea, compresa quella per la produzione di batterie, e occorre assicurare condizioni di parità con i mercati internazionali, per esempio attraverso accordi con partner affidabili". Ha altresì e in modo particolare espresso disappunto per la **mancanza di un "solido e inequivocabile riferimento alla neutralità tecnologica**" e annunciato pertanto che "occorrerà insistere, nell'ambito della più generale revisione della normativa sull' automotive, affinché **tutte le tecnologie utili** al processo di decarbonizzazione vengano **prese in considerazione**, tra cui i **biocarburanti**, ***e-fuels*** e **idrogeno**". A tal riguardo ha infine annunciato di star lavorando in prima persona, insieme al Presidente **Macron** e al Cancelliere **Merz**, per "definire delle **linee comuni** a sostegno del settore automobilistico europeo".

Il parere della X Commissione "Attività produttive, commercio e turismo" della Camera dei deputati

Il piano d'azione è stato oggetto di un **esame approfondito** da parte della **X Commissione** (Attività produttive, Commercio e Turismo) della **Camera dei deputati**, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera.

L'esame, avviato il 9 aprile 2025, si è articolato in un **ampio ciclo di audizioni di interlocutori qualificati**, che si sono svolte tra il 23 aprile e il 20 maggio 2025, e si è svolto congiuntamente all'esame della citata comunicazione relativa alla decarbonizzazione delle flotte aziendali.

In esito all'esame, il 17 giugno 2025, la X Commissione ha approvato un **documento finale** in cui ritiene che il piano debba essere **modificato**, sia dal punto di vista dell'approccio generale che delle misure particolari prospettate, se vuole essere in grado di rispondere efficacemente alle necessità del settore e alle sfide di competitività che esso si trova ad affrontare e se vuole **rappresentare una vera e propria strategia industriale europea**, chiara, coerente e organica, per l'intero settore automobilistico, di cui il documento ravvisa l'estrema esigenza.

Preliminarmente, il documento osserva che il piano appare **inadeguato a sostenere la crescita e la produttività europea** in termini di sviluppo industriale, capacità innovativa e tutela dell'occupazione e **non rappresenta** quella **frattura con il passato** e quell'**inversione di tendenza** che serve al fine di **competere** più efficacemente **a livello globale** e **recuperare quote di mercato**, coniugando la sostenibilità ambientale con quella sociale ed economica. Ancora più apertamente, il documento considera il piano **molto distante dalle reali dinamiche del mercato e dalle sue esigenze**, oltre che **deludente** per quanto riguarda **contenuti** e **obiettivi generali**.

Circa il **contenuto** del piano, il documento ravvisa **numerose lacune** e chiede di **porvi rimedio**, **modificando il piano stesso** e dando indicazioni precise su come farlo. Di seguito, si dà sinteticamente conto di **alcune delle principali posizioni** espresse dal documento, divise per tematiche.

1) **Cronogramma**: a giudizio del documento, il piano dovrebbe stabilire un **cronoprogramma certo** di tutte le iniziative prospettate.
2) **Risorse**: il documento afferma che **per la maggior parte** delle **iniziative non vi è una quantificazione puntuale** delle **risorse** da mettere in campo. La quantificazione puntuale è invece **necessaria**, così come lo è definire le fonti di approvvigionamento.

1. Laddove, al contrario, con riferimento a determinate iniziative, il piano definisce gli importi da stanziare, questi appaiono, a giudizio del documento, di modesta entità e molto inferiori rispetto a quanto necessario, sia per sostenere la transizione industriale e mantenere i livelli occupazionali, sia per investire in ricerca e sviluppo.
2. Più in generale, il documento ritiene indispensabile **sostenere il piano con considerevoli risorse europee**, adeguate alle richiamate sfide in atto per l'*automotive*. Denotando l'assenza di un vero e proprio strumento o fondo di politica industriale comune, basato su risorse a valere sul bilancio europeo, chiede di **istituire immediatamente**, senza attendere il prossimo bilancio pluriennale dell'UE post 2027, uno specifico **Fondo europeo per la competitività a supporto del settore automobilistico**, che tra l'altro permetta al settore di implementare gli standard ambientali senza pregiudicare il proprio livello di competitività.
3. Il documento chiede altresì di introdurre espressamente la **possibilità di sospendere le regole del Patto di stabilità e crescita** al fine di permettere l'aumento della spesa nazionale per l'industria

automobilistica, sulla falsariga di quanto sta avvenendo per sovvenzionare la difesa.

3) **Neutralità tecnologica**: il documento ritiene assolutamente indispensabile che il piano **adotti esplicitamente** un **approccio tecnologicamente neutrale** tra i principi guida della transizione ecologica - che permetta di sviluppare complementarmente e contemporaneamente più soluzioni di mobilità, includendo quindi anche i *bio-fuel*, gli *e-fuel* e l'idrogeno tra i vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti, nonché gli endotermici euro 6 e successivi - e non si focalizzi invece esclusivamente sulla transizione verso la mobilità elettrica.
4) **Revisione dei regolamenti (UE) 2019/631 e (UE) 2024/1610 che fissano i target delle emissioni di CO_2 per i veicoli leggeri e per i veicoli pesanti**: il documento chiede una revisione **anticipata** dei regolamenti in oggetto attraverso la quale, tra l'altro:
   a) **riconsiderare lo stop dei motori endotermici fissato al 2035**, valutando in particolare la possibilità di una sua proroga, nonché della soppressione di tale limite per i motori endotermici che utilizzano carburanti *e-fuel – bio-fuel*;
   b) riconoscere concretamente il **contributo** che il miglioramento del parco auto circolante europeo esistente può apportare al raggiungimento del *target*, attraverso **l'acquisto di veicoli non nuovi ma con minori emissioni di CO_2**;
   c) **modificare l'approccio metodologico sul calcolo delle emissioni di CO_2**, adottandone uno, nel rispetto rigoroso del principio della neutralità, più oggettivo e completo, che monitori e calcoli le emissioni nell'arco dell'intero ciclo di vita di un veicolo;
   d) **abolire il vigente sistema sanzionatorio** previsto per i costruttori per il superamento dei limiti di CO_2.
5) **Semplificazione e produzione di utilitarie in Europa**: il documento osserva che il piano non comprende misure di semplificazione del quadro normativo e burocratico europeo idonee per supportare la competitività dell'industria automobilistica, tantomeno per favorire la produzione in Europa di autovetture utilitarie. Chiede pertanto il loro inserimento nel piano, sostenendo tuttavia che tali misure devono ribaltare completamente l'approccio adottato dall'UE negli ultimi anni, che ha accumulato regole, scadenze e sanzioni, spesso in modo poco coerente, a danno della competitività. Chiede altresì un **approccio regolatorio diversificato per segmenti di auto**, ritenendo necessaria

una semplificazione in modo particolare per i segmenti che rappresentano le **utilitarie**. Invoca infine un quadro favorevole per la **produzione di autovetture utilitarie in Europa**, incentivando forme di collaborazione tra imprese costruttrici europee, nonché una strategia per favorire l'autonomia europea nella produzione di batterie e degli altri componenti che utilizzano materie prime critiche.

6) **Incentivi all'acquisto**: il documento ritiene **eccessivamente vaghe** le misure annunciate in materia di incentivi, fiscali e non fiscali, sul lato della domanda; esse potrebbero dimostrarsi non adeguate a sostenere il mercato automobilistico europeo e addirittura favorire l'acquisto di auto prodotte oltre i confini europei. Chiede pertanto la **previsione di contributi e incentivi stabili, anche fiscali, all'acquisto**, che non devono riguardare solo l'auto elettrica, ma favorire in generale il rinnovo del parco auto circolante.
7) **Ricerca e lo sviluppo**: nel giudicare positivamente l'obiettivo del piano di conquistare una posizione di leadership globale nella transizione verso una mobilità *software-enabled* e connessa all'intelligenza artificiale (IA), il documento richiede tuttavia una **vera e propria politica europea di ricerca e innovazione applicata al settore automobilistico** che abbia, tra i suoi obiettivi principali, l'implementazione di soluzioni applicative di IA.
8) **Misure ulteriori**: il documento chiede infine di modificare il contenuto del piano introducendo ulteriori misure, in particolare per:
   a) stabilire un **piano organico per rinnovare il parco circolante**, ma anche per mantenerlo in efficienza e svecchiarlo, sostituendo le motorizzazioni euro 0-4 con quelle euro 5 e 6;
   b) **supportare la filiera strategica della componentistica, manutenzione e riparazione dei veicoli**, tra l'altro per assicurare lo sviluppo e l'ordinata transizione del settore della componentistica, che in Italia è di particolare rilievo in termini di ampiezza e qualità delle produzioni;
   c) **sostenere** anche la **rete dei concessionari**, prima interfaccia con il mercato dei consumatori;
   d) assicurare **energia a prezzi competitivi** per l'industria automobilistica;
   e) stabilire un **piano** formativo e finanziario a sostegno della transizione delle **competenze** degli occupati dell'intera filiera.

Il documento sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali

Nella seduta del 17 giugno 2025 la **X Commissione "Attività produttive, commercio e turismo"** ha anche adottato un documento finale sulla comunicazione relativa alla decarbonizzazione delle flotte aziendali.

Il documento, a cui si rinvia per approfondimenti, ritiene in particolare indispensabile modificare la comunicazione per: *i*) chiarire che il processo di decarbonizzazione dei veicoli aziendali non si basa soltanto sull'elettrificazione, ma sulla **piena applicazione del principio della neutralità tecnologica**, che include l'idrogeno e i biocarburanti; *ii*) introdurre **incentivi**, fiscali e non fiscali, e misure agevolative a favore della domanda da parte delle imprese, in particolare delle **PMI**; *iii*) istituire un **Fondo europeo** a supporto delle imprese che rinnovano le flotte aziendali e investono in veicoli di ultima generazione, in un'ottica tecnologicamente neutrale; *iv*) assicurare uno stretto **coordinamento dei regimi fiscali** a livello UE sui veicoli delle flotte aziendali; *v*) comprendere misure di **semplificazione**, chiarezza normativa e riduzione degli oneri burocratici; *vi*) assicurare un quadro favorevole per **l'acquisto agevolato di vetture aziendali prodotte in Europa**.