

Unione Europea - settore trasporto pubblico, priorità per il legislativo 2024-2029

- DOCUMENTI DI POSIZIONE DELL'UE
- LA LEGISLAZIONE EUROPEA
- IL FUTURO DELLA MOBILITÀ
- SPOSTAMENTO MODALE

INTRODUZIONE

Con il Green Deal, l'Unione Europea sta combattendo il cambiamento climatico e varie sfide legate all'ambiente, trasformando l'economia europea e cercando di diventare il primo continente a emissioni nette pari a zero entro il 2050 con obiettivi intermedi per il 2030 e il 2040. Ciò dà speranza alla prossima generazione e fornisce una chiara direzione strategica e normativa all'industria e alle imprese europee. Parallelamente, l'UE ha promosso la digitalizzazione, lo scambio e il riutilizzo dei dati, nonché le nuove tecnologie. **Nel periodo 2019-2024 sono state approvate molte nuove leggi che riguardano il settore dei trasporti pubblici e la loro attuazione richiede finanziamenti adeguati. La Strategia per una Mobilità Sostenibile e Intelligente (SSMS) e il Quadro per la Mobilità Urbana dell'UE richiedono un trasferimento modale e una mobilità quotidiana più sostenibile. Ora è il momento dell'implementazione!**

Rendiamo il trasporto pubblico di alta qualità un simbolo dell'Europa moderna!

[Leggi il pull pdf o continua a leggere qui sotto](#)

L'Europa ha bisogno di trasporti pubblici più di alta qualità

Lo sviluppo del trasporto pubblico è un'opportunità per fornire mobilità a tutti, lavorando al contempo verso molti altri obiettivi europei, come lo sviluppo economico, l'occupazione, la salute, la protezione dell'ambiente, la coerenza sociale, ecc.

Quasi nessun settore ha così tante esternalità positive. Se ai cittadini venissero offerte opzioni di mobilità sostenibili, efficienti, moderne, comode e affidabili, preferirebbero città piene di vita invece di città piene di automobili. Il trasporto pubblico consente alle città e ai paesi di spostarsi in modo efficiente e rispettoso dell'ambiente, consentendo alle persone di raggiungere il lavoro, l'istruzione, gli appuntamenti sanitari o le attività ricreative. Gli autobus puliti possono raggiungere qualsiasi destinazione in una città e in una regione. Integrati da una rete di hub multimodali per facilitare i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, i sistemi ferroviari regionali e suburbani, metropolitana, tram e ferrovia urbana e i sistemi di trasporto rapido di autobus (BRT) sono riconosciuti per la loro elevata capacità e il contributo allo sviluppo dell'uso del territorio. I sistemi ferroviari automatizzati – e in futuro gli autobus autonomi – non solo sono veloci ed efficienti, ma beneficiano anche di un elevato livello di resilienza, ad esempio durante la crisi COVID. I nuovi servizi di mobilità dovrebbero essere forniti come parte dell'offerta di trasporto pubblico ed essere regolati dalle autorità dei trasporti locali per garantire che contribuiscano agli obiettivi di mobilità della città o della regione.

Nelle società moderne, le persone utilizzeranno opzioni di trasporto pubblico condivise, perché sono veloci ed efficienti, oltre che positive per l'ambiente. Sebbene tutte le

modalità di mobilità abbiano i loro meriti, **la futura mobilità quotidiana avrà come spina dorsale il trasporto pubblico**, integrato dalla mobilità attiva e da opzioni personalizzate di mobilità condivisa. Questa visione si riflette già nella strategia dell'UE per una mobilità intelligente e sostenibile e nel quadro per la mobilità urbana. La nuova legislazione approvata nel periodo 2019-2024 sta delineando un percorso chiaro affinché il settore dei trasporti pubblici diventi ancora più pulito, più digitale e più moderno. **Ora è giunto il momento di trasformare queste ambizioni in realtà e di fornire maggiori e migliori trasporti pubblici in tutta l'UE!**

- *Il passaggio modale al trasporto pubblico e alla mobilità attiva deve diventare un obiettivo chiaro e indiscutibile dell'Unione Europea, poiché sostiene molti obiettivi di politica pubblica come la coesione sociale, lo sviluppo economico, la sostenibilità, la salute dei cittadini, ecc.*
- *Una Dichiarazione a sostegno del trasporto pubblico dovrebbe riconoscere i molteplici vantaggi del settore del trasporto pubblico e riunire diversi livelli di governance dietro l'obiettivo comune di promuovere e rafforzare l'uso del trasporto pubblico in tutta l'UE.*
- *Ogni nuova legislazione nell'UE dovrebbe essere valutata per stabilire se sostiene la fornitura di trasporto pubblico o la rende più ingombrante, costosa o burocratica.*
- *È necessario garantire la stabilità normativa per il settore dei trasporti pubblici, nonché la coerenza del quadro normativo per tutte le modalità, evitando in particolare politiche contrastanti.*

Trasporto pubblico green per una mobilità a zero emissioni

Il Green Deal, la strategia di crescita sostenibile dell'Europa, definisce un percorso di trasformazione per l'intera economia europea – e deve ora essere implementato. Gli operatori e le autorità del trasporto pubblico europeo sostengono fermamente gli obiettivi climatici dell'UE, poiché i membri dell'UITP si sono impegnati a diventare essi stessi a zero emissioni di carbonio entro il 2050 al più tardi. **Diversi studi hanno recentemente affermato che il trasferimento modale verso il trasporto pubblico è necessario per ridurre le emissioni di gas serra (GHG) e le emissioni inquinanti derivanti dalla mobilità quotidiana.**

Poiché la mitigazione del clima dipende da un'azione non solo su scala globale, ma anche a livello delle città, **il trasporto pubblico è una leva fondamentale per aiutare a decarbonizzare le città** e raggiungere una mobilità climaticamente neutra dei cittadini offrendo un servizio efficiente dal punto di vista energetico, veloce, accessibile e alternativa conveniente all'auto privata. Aumentando l'offerta di trasporto pubblico e sostenendo lo sviluppo di servizi veloci e attrattivi (ad esempio sistemi di trasporto rapido regionale e urbano ad alta capacità o autobus), le emissioni legate alla mobilità quotidiana dei cittadini possono essere ulteriormente ridotte. Nel frattempo, le aziende di trasporto pubblico nelle città e nelle regioni stanno lavorando alla **decarbonizzazione delle loro flotte**; tuttavia, senza finanziamenti sufficienti per gli autobus a emissioni zero, le stazioni di ricarica, la trasformazione dei depositi e delle officine di manutenzione e il personale appena qualificato, il processo rischia di subire ritardi.

- *Per attuare e accelerare la transizione energetica nel trasporto pubblico, l'Unione Europea dovrebbe fornire il cofinanziamento per i veicoli a*

emissioni zero e l'installazione di infrastrutture per i sistemi sia stradali che ferroviari.

- *Diventerà necessario l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto ai nuovi rischi e ai cambiamenti climatici. L'UE dovrebbe sostenere le misure di adattamento con finanziamenti.*
- *I costi esterni dei trasporti dovrebbero essere calcolati per ciascuna modalità secondo il Manuale della Commissione sui costi esterni dei trasporti e inclusi nel prezzo del trasporto. Le città dovrebbero avere il potere di applicare l'internalizzazione dei costi esterni a livello locale.*

Trasporto pubblico: per le persone, dalle persone!

Eccellenza del servizio per i passeggeri

I passeggeri sono al centro delle operazioni di trasporto pubblico . Con l'obiettivo di fornire un servizio eccellente e conveniente a tutti i clienti, nel 2019, UITP e la Federazione europea dei passeggeri (EPF) hanno pubblicato una Carta dei passeggeri, che stabilisce i diritti fondamentali degli utenti del trasporto pubblico. Nell'UE, i passeggeri beneficiano di **diritti** armonizzati e di altre misure volte a migliorare il loro comfort (ad esempio la possibilità di ricevere informazioni sui viaggi multimodali prima, durante e dopo il viaggio, sulla base della legislazione UE). La legislazione dell'UE sui diritti dei passeggeri è divisa per modalità di trasporto (a lunga distanza); **Il trasporto pubblico locale** è coperto da molte di queste normative ma **è in realtà una modalità di per sé** : multimodale per essenza, e per lo più gestito nell'ambito di obblighi di servizio pubblico, quindi le autorità pubbliche locali esercitano anche un certo controllo di qualità sul servizio. È opportuno tenere conto di tale assetto e prestare attenzione **a evitare che qualsiasi requisito metta a rischio l'equilibrio economico dei servizi OSP** . Quando viene emanata una legislazione, è importante che i nuovi **obblighi legali siano adattati al contesto specifico dei servizi di trasporto pubblico** .

Per quanto riguarda le persone a mobilità ridotta (PRM), gli operatori del trasporto pubblico si impegnano a migliorare l'accessibilità del loro servizio, continuando a spostare milioni di passeggeri ogni giorno nel modo più rapido e affidabile possibile. La **modernizzazione delle infrastrutture per soddisfare gli odierni standard di accessibilità** può essere tecnicamente difficile e costosa, nel qual caso gli operatori dei trasporti possono offrire soluzioni alternative su misura per determinati gruppi di passeggeri.

- *Per garantire la continuità dei servizi di trasporto di massa di alta qualità ed evitare di imporre oneri eccessivi agli operatori del trasporto pubblico locale, qualsiasi futura legislazione UE dovrà essere "adatta ai servizi di trasporto pubblico", adeguata e ragionevole.*
- *Qualsiasi discussione riguardante i diritti dei passeggeri sui trasporti pubblici deve coinvolgere tutte le parti interessate e tenere conto delle condizioni e delle soluzioni locali.*

Personale dei trasporti pubblici

Il settore europeo dei trasporti pubblici impiega direttamente 1,3 milioni di persone . In molte città, gli operatori del trasporto pubblico sono tra i **maggiori datori di lavoro** . Circa due terzi del personale dei trasporti pubblici sono autisti. Negli ultimi anni il settore sta registrando una grave carenza di personale, ad esempio per quanto riguarda le

professioni ingegneristiche e tecniche, il personale addetto alla manutenzione, ma anche gli autisti. La **carezza di autisti sta già portando alla cancellazione dei servizi di autobus e/o ferroviari** – in un momento in cui il trasporto di massa condiviso dovrebbe essere ampliato per diventare la scelta preferita dei cittadini! A causa della prevista ondata di pensionamento della generazione dei “baby boomer” nei prossimi anni e della difficoltà di attirare i giovani nel settore dei trasporti pubblici, il fabbisogno di personale qualificato è destinato a peggiorare ulteriormente. **L’UITP prevede che questa carezza diventerà un grave ostacolo per il settore nei prossimi anni – in tutti gli Stati membri .**

- *L’UE dovrebbe rivedere le regole per l’accesso alla professione di conducente di autobus e treni in modo che il settore sia in grado di attrarre più giovani e persone in cerca di un cambiamento di carriera.*

Il trasporto pubblico ha bisogno di finanziamenti sufficienti

I servizi di trasporto pubblico convenzionali dipendono fortemente da infrastrutture e beni ben mantenuti (ferrovie e strade, veicoli, stazioni, ecc.) e sono caratterizzati da un gran numero di dipendenti e da un elevato consumo di energia. **Tutte queste spese sono in aumento, mentre le entrate sono state influenzate negativamente**, ad esempio, dalla pandemia, dall’aumento del lavoro da casa e dalla pressione politica sulle tariffe. Ciò porta ad uno **squilibrio economico** del settore.

Sebbene il bilancio dell’UE e la Banca europea per gli investimenti (BEI) abbiano già apportato notevoli contributi finanziari al settore dei trasporti nel suo insieme, per promuovere il trasporto pubblico, come sopra indicato, e per avere *più* trasporti pubblici in futuro, gli Stati membri Gli Stati e i politici europei devono **sbloccare maggiori investimenti europei** in risorse, infrastrutture e servizi di trasporto pubblico urbano e locale.

- *L’UITP chiede all’UE di continuare a sostenere lo sviluppo del trasporto pubblico locale durante il prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP) post-2027 con maggiori finanziamenti e requisiti di accesso semplificati.*
- *Istituire un nuovo regime di sovvenzioni comunitarie per il trasporto pubblico locale per accelerare l’ecologizzazione del parco veicoli (autobus, tram, metropolitana, ferrovie suburbane e regionali) e delle relative infrastrutture, l’estensione delle reti e il miglioramento dell’offerta (maggiore capacità, nuovi servizi , ecc.), consentendo al tempo stesso agli enti locali e regionali di accedere direttamente a questo fondo.*
- *I principi “chi inquina paga” e “chi beneficia paga” dovrebbero essere pienamente attuati nell’UE per tutte le modalità di trasporto, compreso il settore dell’aviazione che compete con le ferrovie.*
- *Ove possibile, le nuove entrate (ad esempio derivanti dai pedaggi stradali, dai meccanismi di paga chi inquina, dal sistema di scambio delle quote di emissione (ETS), ecc.) dovrebbero essere destinate in tutto o in parte allo sviluppo dell’offerta di trasporto pubblico.*

I trasporti pubblici nell'era digitale

Il settore dei trasporti pubblici diventerà sempre più digitalizzato, proprio come i suoi clienti. Tuttavia, ciò comporta nuove sfide (ad esempio la sicurezza informatica) e richiede investimenti che non tutte le aziende di trasporto sono in grado di effettuare. La digitalizzazione di alcuni settori (ad esempio delle tariffe per la partecipazione alle piattaforme Mobility as a Service (MaaS)) è auspicabile, ma non porta alcun ritorno diretto al fornitore. L'Unione Europea può accelerare la digitalizzazione degli aspetti socialmente desiderati dei servizi di trasporto pubblico fornendo finanziamenti o cofinanziamenti in questi settori.

Gli operatori e le autorità del trasporto pubblico partecipano attivamente alla **condivisione dei dati** con terze parti, sia su base volontaria che sulla base della legislazione europea (ad esempio, la Direttiva ITS e il regolamento delegato sull'MMTIS, o la Direttiva Open Data). I dati hanno un valore per qualsiasi titolare di dati e la gestione dei dati ha un costo. Pertanto, le aziende e le autorità di trasporto pubblico dovrebbero essere in grado di gestire i dati in loro possesso **sulla base di principi equi**, tra cui **reciprocità e compensazione**, e non dovrebbero essere obbligate a fornire i propri dati a terzi gratuitamente. Quando si tratta dei **dati generati automaticamente nei veicoli (compresi gli autobus)**, questi dati devono essere accessibili agli operatori/proprietari del veicolo.

- *L'UE può accelerare la digitalizzazione del settore dei trasporti pubblici fornendo opportunità di finanziamento o cofinanziamento per i risultati desiderati.*
- *Lo scambio di dati nel settore dei trasporti dovrebbe basarsi su principi comuni equi e non dovrebbe imporre a nessun operatore di fornire dati a terzi gratuitamente. Qualsiasi legislazione futura e lo Spazio europeo dei dati sulla mobilità (EMDS) rispetteranno questi principi.*
- *La prossima legislazione sui dati a bordo dei veicoli dovrebbe garantire il rispetto degli interessi legittimi degli operatori di autobus/proprietari delle flotte, ad esempio quando si tratta di dati necessari per migliorare il funzionamento e/o la manutenzione di questi veicoli.*

Biglietteria futura: perché la piattaforma non è la soluzione

L'integrazione dei servizi di trasporto pubblico e delle tariffe deve sempre avvenire sotto la responsabilità di un'autorità pubblica locale o regionale competente, che garantisce il raggiungimento degli obiettivi di politica pubblica. Molti sistemi di trasporto pubblico forniscono già ai cittadini l'accesso a tutti i servizi con un unico abbonamento o biglietto. Se questo è il caso, le città e le regioni solitamente adottano una politica tariffaria integrata. **La biglietteria digitale** (una smart card, un mobile ticket, ecc.) può fungere da facilitatore, rendendo più semplice l'acquisizione dei biglietti. Esistono diverse soluzioni di biglietteria e le aziende sceglieranno quella che meglio si adatta alla loro situazione locale. Una maggiore attenzione europea alla **vendita dei biglietti tramite piattaforme digitali (MDMS)** porterà sicuramente vantaggi alle persone che viaggiano verso luoghi sconosciuti (ad esempio in viaggio d'affari o durante le vacanze), ma meno ai pendolari giornalieri che sanno dove andare e come ottenere i propri biglietti.

- *Nel regolamentare la vendita dei biglietti tramite piattaforme (MDMS), l'UE dovrebbe adottare un approccio graduale e iniziare con*

l'integrazione dei biglietti singoli e turistici, concentrandosi sui trasporti a lunga percorrenza e transfrontalieri, dove tale armonizzazione presenta i maggiori vantaggi.

- *Qualsiasi legislazione dovrebbe rispettare il ruolo delle autorità pubbliche locali e regionali nella gestione della mobilità nella loro zona, anche attraverso la tariffazione e la fornitura di servizi MaaS locali.*