



Bruxelles, 8.11.2017  
SWD(2017) 363 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio**

**che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri**

{COM(2017) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

## Scheda di sintesi

### Valutazione d'impatto della modifica della direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri

#### A. Necessità dell'intervento

##### Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?

L'utilizzo del trasporto intermodale in Europa non è cresciuto in misura sufficiente a soddisfare l'obiettivo di trasferimento modale fissato nel Libro bianco del 2011, nonostante il contributo al trasferimento modale fornito dalla direttiva sui trasporti combinati. Questa circostanza è dovuta:

A) ad una mancanza di investimenti nell'infrastruttura intermodale, più in particolare nei terminali di trasbordo, e B) alle carenze della direttiva sui trasporti combinati individuate nella valutazione REFIT:

- 1) attuazione poco efficace della direttiva a causa di criteri di ammissibilità complessi e rigorosi e della mancanza di condizioni di applicazione efficaci;
- 2) sostegno economico inefficace e insufficiente: portata troppo limitata delle misure di sostegno, insufficiente sostegno economico, monitoraggio limitato e assenza di un meccanismo di revisione.

Tali problemi riguardano tutti gli attori della catena del trasporto internazionale di merci quali gli speditori, gli spedizionieri, le autorità nazionali preposte alla verifica del rispetto delle condizioni per il trasporto combinato, ecc. e costituiscono inoltre un ostacolo all'efficace attuazione delle misure di sostegno.

In assenza di intervento, il trasporto intermodale rimarrà meno competitivo rispetto al trasporto su strada e l'obiettivo del trasferimento modale per il 2030, fissato nel Libro bianco del 2011, non sarà conseguito; di conseguenza le esternalità diventeranno persistenti.

##### Quali sono gli obiettivi da conseguire?

L'iniziativa mira a migliorare l'efficacia della direttiva sui trasporti combinati (definizione complessa, incentivi limitati e disposizioni obsolete) e ad ottimizzare le misure di sostegno attuali, parzialmente inefficaci, che mirano ad affrontare gli scarsi risultati a livello normativo e di mercato per ottenere una più ampia diffusione del trasporto intermodale (trasferimento modale). I punti critici della direttiva riguardano in particolare la definizione del trasporto combinato, le restrizioni agli incentivi di carattere fiscale e le disposizioni obsolete in materia di documenti di trasporto. I tre principali obiettivi specifici sono i seguenti: 1) chiarire la definizione delle condizioni di ammissibilità al trasporto combinato; 2) incentivare ulteriormente la competitività del trasporto combinato; 3) aumentare gli investimenti nei terminali intermodali ed incrementarne la capacità.

##### Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?

Un'azione coordinata dell'UE riguardante il campo di applicazione della direttiva sui trasporti combinati è necessaria per affrontare le esternalità negative dei trasporti (in particolare quelli stradali) e promuovere il trasferimento modale allo scopo di conseguire gli obiettivi fissati nel Libro bianco sui trasporti del 2011, nella strategia per la mobilità a basse emissioni e in altre politiche dell'UE in questo settore. A tal fine, per garantire che i benefici previsti dalla direttiva possano essere applicati nello stesso modo in tutta l'UE, servono una nuova definizione comune e criteri comuni, in particolare se si considera che l'81 % di tutte le operazioni di trasporto intermodale dell'UE è costituito da operazioni transfrontaliere. Se gli Stati membri utilizzassero definizioni diverse, applicassero la direttiva in maniera diversa e predisponessero regimi di sostegno diversi, gli operatori potrebbero non essere in grado di beneficiare degli incentivi previsti per tutta la catena di trasporto.

#### B. Soluzioni

##### Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?

**Le opzioni sono costituite da pacchetti di misure strategiche che affrontano gli obiettivi specifici e, più specificamente, le principali cause dei problemi identificati**

**Opzione strategica 1 (OS1)** Modifiche minime con particolare attenzione alla semplificazione: rispetto allo scenario di base, consiste in una semplificazione della definizione (ad esempio fissando il limite spaziale del tragitto stradale a 150 km); l'accettazione di semplici documenti in formato elettronico come prova di ammissibilità e l'estensione degli incentivi fiscali agli autotrasportatori quando sul tragitto non stradale sono utilizzati modi diversi dalla ferrovia (ad esempio, vie navigabili interne o trasporto marittimo).

**Opzione strategica 2** Semplificazione dei criteri di ammissibilità (definizione) e del loro controllo e fornitura di un sostegno economico più efficace. Sono previste due sotto-opzioni:

- con ambizioni limitate (OS2A): estensione della copertura geografica, per includere il trasporto combinato a

<p>livello nazionale; definizione comune del tragitto stradale (150 km o 20 %, a seconda di quale sia maggiore); accettazione unicamente delle unità di carico provviste di identificazione ISO/ILU; chiara definizione dei requisiti per la prova di ammissibilità; maggiori possibilità di sostegno economico</p> <p>- <u>con ambizioni maggiori (OS2B)</u>: oltre all'OS2A, la possibilità per gli Stati membri di avere una certa flessibilità per quanto riguarda la lunghezza del tragitto stradale; l'estensione delle unità di carico a tutte le dimensioni; una misura di sostegno obbligatoria per la costruzione di terminali.</p> <p><b>Opzione strategica 3 (OS3)</b> <u>Modificare i criteri di ammissibilità (definizione) in modo da coprire tutti i trasporti intermodali, con misure di sostegno obbligatorie</u>: copertura geografica più estesa, come per l'OS2; nessuna limitazione dei tragitti stradali e non stradali, né delle unità di carico; nessun requisito in materia di dati per la prova di ammissibilità; misure di sostegno obbligatorie (regime di aiuti) per tutti i trasporti intermodali. L'opzione preferita è l'opzione OS2B, che garantisce il conseguimento dell'obiettivo di trasferimento modale per il 2030 e fornisce un maggiore ritorno sugli investimenti (B/C) e maggiore efficienza ambientale rispetto all'opzione OS3.</p>
<p><b>Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?</b></p> <p>Tutti i portatori di interessi concordano sul fatto che lo status quo (scenario di base) non può essere mantenuto e che vanno sostenute le misure volte a chiarire la definizione di trasporto combinato, agevolare l'applicazione e fornire maggiore sostegno. Le posizioni in merito alla natura delle misure di sostegno sono divise: mentre gli operatori sono a favore dell'obbligatorietà e dell'estensione delle misure di sostegno a tutti i tipi di trasporto intermodale (opzione OS3), gli Stati membri preferiscono un certo grado di flessibilità per le misure di sostegno che dovrebbero o devono applicare (OS2A e OS2B). Gli Stati membri sostengono anche una certa flessibilità nella definizione del trasporto combinato, finché i tragitti stradali restano "il più possibile brevi" (OS2B). La maggioranza dei portatori di interessi (2/3, prevalentemente operatori) sostiene l'estensione geografica al trasporto combinato nazionale (opzioni OS2A, OS2B, OS3). Nota: Per quanto riguarda le esenzioni dal cabotaggio, la maggioranza dei portatori di interessi (operatori e Stati membri) sostiene il mantenimento delle disposizioni attuali, anche se gli Stati membri sottolineano la necessità di garantire migliori condizioni di applicazione e, di conseguenza, evitare la possibile elusione, attraverso la direttiva sui trasporti combinati, delle norme relative al cabotaggio.</p>
<p><b>C. Impatto dell'opzione prescelta</b></p>
<p><b>Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b></p> <p>- Un forte potenziale per conseguire l'obiettivo del trasferimento modale del 30% del trasporto merci (&gt; 300 km) entro il 2030;</p> <p>- impatto positivo in termini di risparmi sui costi (riduzione) per l'industria (operatori) grazie a condizioni più chiare per l'attuazione della direttiva, all'uso di documenti di trasporto in formato elettronico e di mezzi elettronici, sostegno economico più ampio, ecc.; secondo le stime ammontano a circa 64,6 miliardi di euro per il periodo tra il 2022 e il 2030;</p> <p>- effetto positivo in termini di risparmio sui costi esterni (grazie al trasferimento modale) di circa 1,62 miliardi di euro per il periodo tra il 2022 e il 2030,</p> <p>- effetto positivo in termini di prevista creazione di posti di lavoro grazie a maggiori investimenti nei terminali, che secondo le stime corrisponde ad un vantaggio economico di 361,41 milioni di euro per il periodo compreso tra il 2020 e il 2030.</p>
<p><b>Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b></p> <p>- Il costo supplementare complessivo per le autorità in termini di ulteriori misure di sostegno (costi operativi e di investimento) per il periodo 2022-2030 ammonta a 2,9 miliardi di euro.</p>
<p><b>Quali sono gli effetti sulle PMI e sulla competitività?</b></p> <p>Mentre gli operatori intermodali nel settore dei trasporti ferroviari e della navigazione tendono a essere imprese medio-grandi o grandi, gli operatori nel settore dei trasporti su strada e per vie navigabili interne sono spesso PMI. Per queste ultime gli effetti dell'opzione OS2B dovrebbero comportare un maggiore trasferimento verso il trasporto intermodale, grazie a una più ampia definizione dei criteri di ammissibilità. L'introduzione di dati strutturati in formato elettronico a fini di controllo può comportare costi d'investimento relativamente elevati per le PMI impegnate nell'organizzazione dell'operazione di trasporto e di preparazione dei dati (ad esempio 137 250 euro per impresa), ma sono previsti risparmi pari a 145 000 euro l'anno per ogni impresa. L'impatto sulle PMI che operano nel trasporto su strada e che utilizzano i nuovi sistemi dovrebbe pertanto essere limitato e positivo.</p>
<p><b>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?</b></p> <p>Come indicato in precedenza, l'opzione prescelta comporterebbe per le autorità nazionali costi aggiuntivi per far rispettare le norme (costi però molto meno importanti dei risparmi per l'industria).</p>
<p><b>Sono previsti altri effetti significativi?</b></p> <p>Come indicato in precedenza, l'iniziativa dovrebbe avere notevoli effetti positivi per l'ambiente (1,62 miliardi di</p>

euro di risparmi sui costi esterni per il periodo tra il 2022 e il 2030) ed effetti sul livello generale di occupazione nell'UE (tra 1428 e 4759 tra il 2022 e il 2030).

#### **Proporzionalità**

L'opzione preferita si limita a quanto è necessario al fine di risolvere il problema di base e conseguire gli obiettivi dell'iniziativa. Gli Stati membri disporranno di una certa flessibilità in termini di applicazione di alcune disposizioni (definizione del tragitto stradale) e di misure di sostegno da adottare, mentre sarà garantita un'interpretazione comune delle norme fondamentali.

#### **D. Tappe successive**

##### **Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

Sono previsti condizioni di monitoraggio aggiornate e un meccanismo di revisione, con una prima relazione dopo cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva.