C/2025/2009

30.4.2025

Parere del Comitato economico e sociale europeo

Il completamento materiale del mercato interno dell'UE nel nuovo contesto geopolitico

(parere d'iniziativa)

(C/2025/2009)

Relatrice: **Päivi Elina WOOD**

Consigliera	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (per la relatrice)
Decisione dell'Assemblea plenaria	24.10.2024
Base regolamentare	Articolo 52, paragrafo 2, del Regolamento interno
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture e società dell'informazione
Adozione in sezione	5.2.2025
Adozione in sessione plenaria	26.2.2025
Sessione plenaria n.	594
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	208/0/2

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. I collegamenti di trasporto sono fondamentali per il completamento e il corretto funzionamento del mercato unico, e la politica in materia di rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) dovrebbe essere considerata un elemento chiave per migliorare la competitività a livello globale, la sicurezza e la coesione territoriale dell'UE. Nell'attuale contesto geopolitico il ruolo dei trasporti e della logistica assume una rilevanza ancora maggiore. L'obiettivo del presente parere d'iniziativa è valutare come si dovrebbero migliorare le infrastrutture e i collegamenti di trasporto per rispondere al nuovo quadro in evoluzione.

1.2. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) sottolinea che le reti di trasporto devono essere sempre considerate nella loro totalità, prendendo in esame i differenti modi di trasporto, con una particolare attenzione ai nodi, come ad esempio i porti e gli aeroporti, che consentono la multimodalità. Sebbene sia fondamentale agevolare i trasporti nei segmenti centrali e maggiormente utilizzati della rete di trasporto, è altrettanto importante garantire alle zone periferiche una buona connettività e un accesso adeguato al mercato unico. È necessario prendere atto delle conseguenze che le recenti crisi hanno avuto sulla connettività all'interno dell'UE e affrontarle in maniera adeguata.

1.3. Oltre a rimediare quanto prima alle attuali lacune della rete di trasporto, l'UE deve garantire che questa sia in linea con le nuove esigenze di sicurezza economica e geopolitica, che richiedono anche di fare maggiore affidamento sulla produzione interna europea e sul mercato unico con l'obiettivo di migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento in materie prime, componenti e prodotti. Il CESE chiede inoltre di porre maggiormente l'accento sul duplice uso delle infrastrutture, anche collaborando con la NATO.

1.4. È poi necessario sviluppare anche la cooperazione e la connettività con i paesi terzi, sia per agevolare le esportazioni che per consentire la diversificazione delle catene di approvvigionamento e delle importazioni, e nel contempo occorre tutelarsi dai rischi per la sicurezza e rispettare le norme sociali e ambientali. Il CESE evidenzia il ruolo cruciale che rivestono i trasporti nel rendere possibili i partenariati con paesi che condividono gli stessi principi e nel contribuirvi, sia in altri continenti che nel vicinato dell'UE, con una particolare attenzione al processo di allargamento dell'Unione.

1.5. Il CESE ritiene che sia di fondamentale importanza concentrare maggiormente gli sforzi sul miglioramento della resilienza e dell'affidabilità dei sistemi di trasporto. Occorre un potenziamento della pianificazione di emergenza per raggiungere un livello adeguato di preparazione alla gestione di differenti tipi di minacce ibride, tra cui le minacce informatiche e gli attacchi fisici alle infrastrutture di trasporto. Dal momento che i sistemi dei trasporti, energetici e digitali sono sempre più interconnessi, è necessario svilupparli in modo che risultino compatibili, e occorre anche garantire la sicurezza delle infrastrutture critiche. Non solo, ma occorre anche assicurare la disponibilità di un'infrastruttura efficiente per i combustibili.

1.6. Il CESE richiama altresì l'attenzione sulle ripercussioni dell'attuale contesto geopolitico sulla transizione verde e chiede investimenti adeguati nell'elaborazione di approcci competitivi in grado di garantire un accesso sicuro alle tecnologie chiave, all'energia e alle materie prime necessarie per la transizione verde del settore dei trasporti. Il CESE insiste inoltre sul fatto che è necessario e urgente prepararsi agli impatti della crisi climatica sui sistemi di trasporto e alla loro gestione.

1.7. Secondo il CESE, è indispensabile che il prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP) preveda un livello adeguato di risorse da destinare a investimenti opportunamente mirati nello sviluppo e nella manutenzione delle infrastrutture di trasporto, a partire dall'obiettivo di completare la realizzazione della rete centrale TEN-T entro il 2030. Il prossimo meccanismo per collegare l'Europa (MCE) dovrà essere incentrato su progetti transfrontalieri nonché su progetti volti a eliminare le strozzature e a realizzare i collegamenti mancanti nella rete centrale e nella rete globale della TEN-T. Sul piano della sicurezza globale, è importante migliorare la vitalità delle regioni frontaliere dell'UE e rafforzare i loro collegamenti con il mercato unico. Nell'assegnare i finanziamenti occorre tenere presenti i benefici apportati dalle infrastrutture di trasporto sia a breve che a lungo termine, in particolare la creazione di crescita e occupazione.

1.8. Per garantire un sistema europeo dei trasporti adeguato alle esigenze future, il CESE sollecita un'intensa cooperazione tra differenti attori, e invita inoltre ad effettuare un'analisi strategica e a tutto campo degli ostacoli esistenti nel mercato dei trasporti e degli impatti di lungo periodo delle crisi precedenti sulle catene di approvvigionamento, accompagnata da una valutazione della domanda di nuove soluzioni tecnologiche e miglioramenti amministrativi necessari per rispondere alle sfide e alle esigenze di sviluppo.

1.9. Occorre anche prestare la dovuta attenzione alla questione delle risorse umane nel settore dei trasporti, il che richiede misure che favoriscano la mobilità dei lavoratori, migliorino le competenze e le abilità e accrescano l'attrattiva di questo settore.

2. **Contesto**

2.1. Se si vuole rafforzare la competitività e aumentare la prosperità dell'Europa, è necessario inserire il completamento del mercato unico tra i temi in primo piano nell'agenda dell'UE e intervenire quanto prima per realizzarlo. La politica in materia di rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) è uno degli strumenti fondamentali per stabilire collegamenti tra gli Stati membri, le imprese e i cittadini dell'Unione al fine di realizzare l'area del mercato unico. Disporre di infrastrutture di trasporto adeguate, con i servizi di trasporto connessi, è una condizione sine qua non per la libera circolazione delle persone e delle merci nel mercato unico, oltre ad offrire un'illustrazione concreta del valore che le libertà dell'UE hanno per i cittadini. L'infrastruttura digitale è integralmente connessa con le infrastrutture di trasporto e, pertanto, va sviluppata tenendo conto di questo aspetto chiave. Promuovere un mercato unico maggiormente connesso consentirebbe di incrementare ulteriormente gli scambi commerciali e contribuirebbe ad aumentare la competitività dell'UE a livello mondiale.

2.2. Le reti di trasporto rivestono inoltre un ruolo cruciale sul piano della sicurezza globale, che comprende sia la sicurezza economica che quella militare. La logistica è un fattore chiave per la sicurezza delle catene di approvvigionamento di prodotti industriali, materie prime e prodotti di base commercializzati quotidianamente all'interno del mercato unico. I collegamenti di trasporto rendono possibili anche gli scambi commerciali internazionali che, insieme al mercato unico, sono indispensabili per la sicurezza economica dell'UE. Le infrastrutture di trasporto consentono inoltre la mobilità delle persone e dei materiali a fini di difesa, ma sono anche vulnerabili ai rischi per la sicurezza, tra i quali vanno annoverate sia le minacce fisiche che quelle informatiche.

2.3. Di conseguenza, infrastrutture di trasporto ben funzionanti, coerenti e sicure non solo sono necessarie per il mercato unico in quanto tale, ma rivestono anche un'importanza cruciale se l'UE intende conquistare una posizione più forte sulla scena mondiale e aumentare la propria capacità di risposta alle sfide a livello internazionale. L'allargamento dell'UE è un altro elemento che mette in evidenza l'importanza dei collegamenti di trasporto nella prospettiva delle esigenze future di un mercato interno più vasto.

2.4. Tuttavia, sono ancora numerosi gli ostacoli in materia di trasporti che andrebbero rimossi per sfruttare pienamente il potenziale inutilizzato del mercato unico. Non solo: sono emerse nuove sfide e domande dettate dai significativi mutamenti del contesto geopolitico e geoeconomico a causa, tra l'altro, della guerra di aggressione mossa dalla Russia nei confronti dell'Ucraina e dell'aumento di diversi tipi di operazioni ibride, della frammentazione dell'economia e del commercio globali, unitamente a un crescente protezionismo e a una concorrenza più agguerrita per le risorse critiche, nonché delle conseguenze dell'impatto della pandemia sulle catene di approvvigionamento e sui collegamenti di trasporto.

2.5. È della massima importanza adottare le misure necessarie sia per rimediare alle attuali lacune della rete di trasporto dell'UE sia per affrontare le nuove e sempre più numerose sfide poste dall'attuale quadro geopolitico. Ciò vale anche per i collegamenti di trasporto internazionali, che occorre prendere in considerazione sotto il profilo sia economico che della sicurezza al fine di gestire i rischi per la sicurezza economica e geopolitica, promuovendo al tempo stesso nuovi partenariati economici.

2.6. Si deve riconoscere che gli Stati membri hanno affrontato il nuovo contesto geopolitico con un ventaglio di approcci diversi in relazione ai differenti modi di trasporto, in particolare per quanto riguarda la connettività e l'accesso al mercato unico, ma anche in termini di collegamenti internazionali.

2.7. Il presente parere d'iniziativa si propone di valutare quale sia l'impatto del contesto geopolitico attuale sulle esigenze di connettività fisica dei trasporti nel mercato unico e come dovrebbero essere sviluppate le infrastrutture di trasporto dell'UE per rispondere al nuovo quadro in evoluzione. Inoltre, il parere formula alcune proposte di misure strategiche in grado di apportare miglioramenti concreti; si tratta di un aspetto importante e di grande attualità in questo inizio del nuovo mandato delle istituzioni dell'UE.

3. **Esigenze di sviluppo in relazione ai collegamenti e alle infrastrutture di trasporto dell'UE**

3.1. ***Una rete di trasporto adeguata allo scopo***

3.1.1. È necessario e urgente portare a termine la realizzazione della rete TEN-T, come stabilito dai colegislatori, al fine di contribuire al corretto funzionamento del mercato unico e al conseguimento degli obiettivi di mobilità sostenibile dell'UE, oltre che per rafforzare la coesione territoriale tra gli Stati membri.

3.1.2. Gli accresciuti rischi globali fanno sì che oggi per l'Unione sia ancora più importante garantire la sicurezza dell'approvvigionamento in energia, materie prime, componenti e prodotti, con particolare riferimento alle materie prime critiche: questo significa sia diversificare i partenariati esterni che potenziare la capacità di produzione propria dell'UE, facilitando nel contempo l'accesso alle risorse interne di energia e materie prime, anche nella regione artica e in altre aree ricche di risorse naturali. Ciò vale per un'ampia gamma di settori, da quello della produzione primaria fino a diversi comparti industriali. Le reti di trasporto dell'UE devono essere adeguate al compito di rispondere a questi sviluppi e offrire condizioni migliori per la co-modalità e l'uso di differenti modi di trasporto, incluso il trasporto merci per ferrovia.

3.1.3. Lo stesso ragionamento si applica al settore della distribuzione delle merci. Per poter fare maggiore affidamento sul mercato unico è indispensabile snellire e razionalizzare la logistica del trasporto merci e la consegna dei prodotti di consumo, nonché adattarsi ai nuovi sviluppi delle catene di produzione e di approvvigionamento. Sebbene sia fondamentale agevolare i trasporti nei segmenti centrali e maggiormente utilizzati della rete di trasporto, è altrettanto importante assicurare che tale rete offra alle zone periferiche una buona connettività e un accesso adeguato al mercato unico.

3.1.4. Inoltre, nell'ambito della politica per la rete TEN-T e del meccanismo per collegare l'Europa si dovrebbe mettere un accento molto più forte sugli aspetti di sicurezza, comprese le esigenze in materia di difesa. Occorre quindi attuare correttamente il piano d'azione sulla mobilità militare 2.0 per il periodo 2022-2026 ([1]), tenendo conto con grande attenzione degli sviluppi in corso nel contesto geopolitico e della preparazione alle esigenze future.

3.1.5. La rete di trasporto deve essere sempre considerata nella sua totalità, prendendo in esame i differenti modi di trasporto, con una particolare attenzione ai nodi che consentono la multimodalità. I porti europei — da nord a sud e da est a ovest — e i loro collegamenti con l'entroterra sono essenziali per la sicurezza, la protezione e l'operatività delle società. È quindi necessario valutare e stabilire — anche in termini di politica di difesa — quali siano le infrastrutture portuali critiche, anche se non sono inserite nell'elenco della rete centrale o della rete globale del regolamento TEN-T. Lo stesso ragionamento si applica al settore dell'aviazione e agli aeroporti.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52022JC0048&qid=1731926480420.

3.2. ***Una maggiore resilienza dei sistemi di trasporto***

3.2.1. Il contesto geopolitico prevalente mette nettamente in luce tutta l'importanza della resilienza e dell'affidabilità dei sistemi di trasporto dell'UE, il che impone anche un potenziamento della pianificazione di emergenza per raggiungere un livello adeguato di preparazione a differenti tipi di rischi e alla loro gestione.

3.2.2. Le minacce informatiche e gli attacchi fisici al sistema dei trasporti possono provocare delle perturbazioni di tutti i modi di trasporto e, quindi, avere un impatto sul funzionamento della società nel suo complesso. Occorre affrontare il problema del numero crescente di interferenze nei sistemi o nei dispositivi GPS (*Global Positioning System* = sistema di posizionamento globale), in particolare nel trasporto marittimo e aereo, per evitare che nell'UE si vengano a creare aree in cui i requisiti di sicurezza non sono rispettati o dove le imprese non possono o non vogliono più operare. Le ripercussioni economiche dell'esistenza nell'Unione di queste zone «non accessibili» per le imprese dei trasporti sarebbero inoltre eccessivamente gravi per gli Stati membri e gli operatori economici dell'UE.

3.2.3. Dal momento che i sistemi dei trasporti, energetici e digitali sono sempre più interconnessi, è necessario svilupparli in modo che risultino compatibili. La questione della sicurezza del sistema dei trasporti deve essere considerata nel contesto generale delle infrastrutture critiche. Ad esempio, con l'elettrificazione e la digitalizzazione dei trasporti si avverte sempre di più l'esigenza di prepararsi a gestire tanto le interruzioni della fornitura di energia elettrica quanto gli attacchi alla cibersicurezza. È inoltre importante, soprattutto in situazioni di crisi, disporre di un'infrastruttura per i combustibili efficiente e di riserve sufficienti.

3.2.4. Nel periodo della pandemia di COVID-19 le catene di approvvigionamento erano a rischio per via delle perturbazioni dei trasporti internazionali, ma anche a causa della chiusura delle frontiere interne tra i paesi dell'UE. Anche dopo la fine della pandemia alcuni Stati membri hanno risentito della ridotta connettività sia all'interno del mercato unico che a livello internazionale. Pertanto, facendo tesoro dell'esperienza acquisita con le crisi precedenti — compreso il ricorso al dialogo sociale per trovare soluzioni — occorre disporre di una preparazione migliore per affrontare una molteplicità di crisi diverse.

3.2.5. La situazione geopolitica ha altresì un impatto sull'attuazione della transizione verde, anche nel settore dei trasporti. Abbandonare gradualmente l'utilizzo dei combustibili fossili, sviluppare combustibili alternativi e ridurre la dipendenza da importazioni eccessive e rischiose significa compiere grandi sforzi per elaborare nuovi approcci in grado di garantire un approvvigionamento e un accesso sicuri alle tecnologie chiave e alle materie prime necessarie per la transizione verde del settore dei trasporti. Ciò richiede il rafforzamento delle capacità di produzione interne e delle relative infrastrutture di trasporto in settori quali l'estrazione e la trasformazione di minerali critici, nonché la produzione di idrogeno e di biocarburanti. Tale processo deve essere realizzato senza mettere a rischio la competitività del settore dei trasporti, ma anzi rafforzandola. È inoltre necessario garantire la disponibilità dei combustibili necessari a fini di difesa.

3.2.6. Anche la crisi climatica comporta dei rischi per i sistemi di trasporto, dato che inondazioni, tempeste e altri fenomeni meteorologici estremi in aumento ne colpiscono le infrastrutture. Sono quindi necessarie misure di preparazione e di adattamento adeguate per riuscire a contrastare l'impatto della crisi climatica, come viene sottolineato nella relazione di Sauli Niinistö *Safer together — Strengthening Europe's civilian and military preparedness and readiness* (Più sicuri insieme — Rafforzare la preparazione e la prontezza dell'Europa nel settore civile e militare) ([2]).

3.3. ***Oltre il mercato unico***

3.3.1. Non servono soltanto collegamenti di trasporto ben funzionanti all'interno dell'UE, ma occorre anche rafforzare la connettività con i paesi terzi, secondo delle modalità che consentano di tutelarsi dai rischi per la sicurezza e di rispettare le norme sociali e ambientali. In risposta all'impatto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, sono state adottate misure rafforzate per migliorare la connettività con l'Ucraina e la Moldova, paesi del vicinato dell'UE. Nel nuovo contesto geopolitico, inoltre, si devono garantire solidi collegamenti tra gli Stati membri dell'UE e gli altri paesi candidati all'adesione, nonché con i paesi dello Spazio economico europeo (SEE) e il Regno Unito.

3.3.2. Gli sviluppi geopolitici hanno anche determinato dei cambiamenti nei partenariati economici con paesi di altri continenti, ponendo un nuovo accento sulla cooperazione con Stati che condividono gli stessi principi. Tutto questo richiede lo sviluppo di collegamenti di trasporto internazionali adeguati. Oltre a premurarsi di rafforzare la sicurezza delle forniture diversificando le catene di approvvigionamento, è importante anche garantirsi collegamenti adeguati per le esportazioni. Occorre poi trovare nuove soluzioni per rimediare alla riduzione della connettività dovuta alle sanzioni imposte contro la Russia, ad esempio in seguito al divieto di sorvolare lo spazio aereo russo.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3. Promuovere una posizione più forte degli attori europei nel settore dei trasporti a livello mondiale è uno dei modi per migliorare la sicurezza economica generale dell'UE. Per raggiungere questo obiettivo, bisogna creare condizioni di parità per le imprese fornitrici di servizi di trasporto a lunga distanza: queste infatti sono obbligate a gestire rischi maggiori e a sostenere costi più elevati, soprattutto se operano nel trasporto aereo e marittimo. Condizioni più favorevoli per l'industria manifatturiera europea, comprese la cantieristica navale e l'aeronautica, contribuirebbero altresì a rafforzare l'influenza globale dell'UE nel settore dei trasporti.

3.3.4. I partenariati in materia di infrastrutture di trasporto nell'ambito del Global Gateway sono un altro modo per rafforzare il ruolo dell'UE a livello globale e per estendere la connettività con la rete TEN-T.

4. **Misure strategiche di sostegno**

4.1. ***Un'assegnazione dei finanziamenti adeguatamente mirata***

4.1.1. Le risorse finanziarie stanziate nel prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP) per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto svolgeranno un ruolo fondamentale nel garantire che l'intero sistema dei trasporti promuova la connettività nel mercato unico e vada a sostegno della competitività, della sicurezza e della sostenibilità. Gli investimenti in infrastrutture non dovrebbero essere considerati solo in una prospettiva di breve periodo, bensì tenendo conto anche dei loro effetti moltiplicatori a più lungo termine.

4.1.2. Si deve offrire un migliore riconoscimento al ruolo svolto dai trasporti in quanto fattore chiave per il conseguimento degli obiettivi strategici dell'UE. Pertanto, il prossimo QFP dovrà mettere a disposizione un livello adeguato di finanziamenti per rispondere al fabbisogno di investimenti nello sviluppo e nella manutenzione delle infrastrutture di trasporto, a partire dall'obiettivo di completare la realizzazione della rete centrale TEN-T entro il 2030.

4.1.3. Per sostenere programmi che riflettano le priorità strategiche dell'UE, il prossimo meccanismo per collegare l'Europa (MCE) dovrà essere incentrato su progetti transfrontalieri nonché su progetti volti a eliminare le strozzature e a realizzare i collegamenti mancanti nella rete centrale e nella rete globale della TEN-T.

4.1.4. Visto il contesto geopolitico attuale, si deve prestare maggiore attenzione agli aspetti legati alla sicurezza, ad esempio ai requisiti in materia di mobilità militare e al (potenziale) duplice uso delle infrastrutture. Per motivi di sicurezza, nel prossimo QFP dovrà figurare il riconoscimento della situazione nelle regioni situate alla frontiera orientale dell'UE, anche in termini di infrastrutture di trasporto, al fine di rafforzare la resilienza e la vitalità di questi territori e i loro collegamenti con il mercato unico.

4.1.5. Per il completamento della rete TEN-T e lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto dell'UE le risorse finanziarie da stanziare sono considerevoli. Tuttavia, gli investimenti nelle infrastrutture genereranno crescita e occupazione sia nel breve che nel lungo periodo. In aggiunta ai finanziamenti pubblici, si dovrebbero compiere maggiori sforzi per rimediare alla carenza di risorse attraverso il rafforzamento dei partenariati pubblico-privato per la costruzione di nuove infrastrutture, oltre che per la gestione e la manutenzione di quelle esistenti, a vantaggio di tutti. Per raggiungere questo obiettivo si potrebbero prendere in considerazione nuovi strumenti finanziari, come i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti.

4.2. ***Cooperazione e analisi strategica***

4.2.1. Per evitare di creare un mosaico di sistemi disparati, lo sviluppo dei sistemi di trasporto dell'UE richiede una cooperazione a vari livelli: tra la Commissione europea e gli Stati membri, tra gli stessi Stati membri e tra i responsabili decisionali a livello nazionale, regionale e locale. Richiede inoltre una cooperazione in ambito internazionale per i collegamenti di trasporto esterni all'Unione. Per quanto riguarda le questioni di sicurezza, inclusa la protezione delle infrastrutture critiche, è opportuno avvalersi pienamente del partenariato strategico e della cooperazione strutturata con la NATO.

4.2.2. È necessaria anche una stretta cooperazione tra il settore pubblico e i portatori di interessi pertinenti, tra cui le imprese, i sindacati e altre organizzazioni della società civile. Si deve altresì prestare la dovuta attenzione alla questione delle risorse umane necessarie nel settore dei trasporti, il che richiede misure che favoriscano la mobilità dei lavoratori, migliorino le competenze e le abilità e accrescano l'attrattiva di questo settore.

4.2.3. Per garantire un settore dei trasporti adatto al futuro servono solidi investimenti nell'innovazione e nelle nuove tecnologie. I corridoi di trasporto devono continuare a essere considerati importanti banchi di prova per individuare soluzioni future.

4.2.4. Conformemente alle priorità stabilite dalla Commissione, la riduzione degli oneri amministrativi deve riguardare anche il settore dei trasporti. È necessario snellire e semplificare le procedure amministrative relative allo sviluppo di infrastrutture di trasporto, e in particolare le procedure di pianificazione del territorio e di rilascio delle autorizzazioni, garantendo nel contempo la sostenibilità dei progetti. Occorre esaminare più a fondo la possibilità di coordinare maggiormente la pianificazione dei trasporti, elaborare principi comuni, ridurre la frammentazione e creare un quadro di riferimento per la pianificazione che copra di volta in volta periodi di sei anni.

4.2.5. Durante il processo di definizione di una nuova strategia per il mercato unico, la Commissione dovrebbe valutare come migliorare i sistemi di trasporto in tutta l'UE al fine di garantire le catene di approvvigionamento nei settori critici e vulnerabili, sia in contesti ordinari che in situazioni eccezionali. Tale valutazione deve riguardare tutte le aree geografiche dell'UE, incluse le isole e le zone remote.

4.2.6. È necessaria un'analisi a tutto campo dei principali ostacoli esistenti nel mercato dei trasporti di ciascuno Stato membro, che consenta di superare la frammentazione imperante. Si deve condurre una disamina appropriata per valutare quali siano state le conseguenze a lungo termine della pandemia di COVID-19 per il settore dei trasporti e le catene di approvvigionamento. Non solo, ma occorre anche valutare le ripercussioni della guerra di aggressione russa in Ucraina su tutti i modi di trasporto, così da individuare eventuali nuovi svantaggi venutisi a creare nella connettività dei vari territori interni dell'UE e riuscire ad affrontarli in maniera adeguata. L'analisi dovrà riguardare i settori ferroviario e dell'aviazione, le vie navigabili interne e le rotte del trasporto marittimo a corto raggio, nonché le strade di collegamento con nodi urbani, porti marittimi e interni, aeroporti e terminali e tra varie regioni dell'UE. Inoltre, la valutazione dovrà prendere in esame anche l'impatto sulla coesione interna e sulla connettività tra gli Stati membri.

Bruxelles, 26 febbraio 2025

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Oliver RÖPKE