



2016/2327(INI)

30.6.2017

PARERE

della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

su una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni
(2016/2327(INI))

Relatore per parere: Damiano Zoffoli

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 54 del regolamento

PA_NonLeg

SUGGERIMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" (COM(2016)0501),
- visti il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri¹ e il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri²,
- visto il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE³,
- vista la direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada⁴,
- vista la direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE⁵,
- vista la sua raccomandazione del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico⁶,
- visto il suo mandato negoziale relativo alla relazione sulla revisione dell'omologazione e della vigilanza del mercato approvata il 4 aprile 2017,
- visto il pacchetto sull'economia circolare adottato dalla Commissione il 2 dicembre 2015,
- vista la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella

¹ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

² GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.

³ GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1.

⁴ GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5.

⁵ GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1.

⁶ Testi approvati: P8_TA(2017)0100.

Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio¹,

- visto il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE²,
 - vista la direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE³,
 - vista la direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio⁴,
 - vista la direttiva (UE) 2015/1513 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che modifica la direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e la direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili⁵,
 - vista la sua risoluzione del 23 giugno 2016 sui progressi compiuti nel campo delle energie rinnovabili⁶,
 - visto il Libro bianco della Commissione dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
 - vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti⁷,
- A. considerando che tutte le 151 parti contraenti dell'accordo di Parigi, ratificato dall'UE il 4 novembre 2016 ed entrato in vigore lo stesso giorno, si sono impegnate a mantenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli preindustriali e a proseguire gli sforzi volti a limitare l'aumento della temperatura a 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali;
- B. considerando che il trasporto su strada è responsabile di oltre il 70 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti e di gran parte dell'inquinamento atmosferico, e che occorrono interventi principalmente in questo ambito, mentre gli sforzi volti a ridurre le emissioni andrebbero intensificati in tutti i settori del trasporto;
- C. considerando che la Commissione, nel suo Libro bianco del 2011, punta a ridurre entro il 2050 le emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti almeno del 60 % rispetto ai

¹ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

² GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

³ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

⁴ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

⁵ GU L 239 del 15.9.2015, pag. 1.

⁶ Testi approvati, P8_TA(2016)0292.

⁷ Testi approvati, P8_TA(2015)0310.

livelli del 1990; che, per rispettare l'accordo di Parigi, le emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti dovranno essere drasticamente ridotte entro la metà del secolo;

- D. considerando che una traiettoria di lungo periodo affidabile per la riduzione delle emissioni garantisce ai produttori di veicoli la necessaria sicurezza in termini di pianificazione degli investimenti nelle nuove tecnologie;
- E. considerando che il settore dei trasporti è il meno decarbonizzato e che dipende ancora dai combustibili fossili per oltre il 94 % del suo fabbisogno energetico; che le emissioni di gas a effetto serra rappresentano già quasi un quarto del totale delle emissioni di CO₂ nell'UE e sono in costante aumento;
- F. considerando che la decarbonizzazione a lungo termine del settore dei trasporti richiede un ampio uso di fonti energetiche rinnovabili, diversificate in funzione dei vari modi di trasporto;
- G. considerando che i sistemi di trasporto elettrico, privati o pubblici, possono contribuire a risolvere i principali problemi legati alla mobilità urbana attraverso una riduzione delle emissioni di CO₂ e la completa eliminazione degli inquinanti e del rumore in maniera sostenibile; che il grado di sostenibilità dei veicoli elettrici dipende anche dal ricorso all'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili;
- H. considerando che il gas naturale (come il gas naturale compresso (GNC) e il gas naturale liquefatto (GNL)) e, in particolare, il biometano, il metano sintetico e il gas di petrolio liquefatto (GPL) potrebbero contribuire alla decarbonizzazione del settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il trasporto marittimo e i veicoli pesanti;
- I. considerando che i trasporti generano più del 25 % delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE, di cui oltre il 70 % è rappresentato dal trasporto su strada; che i trasporti sono la principale causa di inquinamento atmosferico nei centri urbani; che l'inquinamento atmosferico causa oltre 400 000 decessi prematuri¹ all'anno nell'UE e genera costi sanitari compresi tra 330 e 940 miliardi di EUR², pari a una percentuale del PIL dell'UE tra il 3 % e il 9 %; che il particolato e gli ossidi di azoto hanno un impatto particolarmente negativo sulla salute pubblica;
- J. considerando che la tutela della salute pubblica e dell'ambiente dovrebbe rappresentare una preoccupazione e una responsabilità comune della società e che, a tale riguardo, tutte le parti interessate hanno un importante ruolo da svolgere;
- K. considerando che il Settimo programma d'azione comunitaria per l'ambiente riconosce chiaramente il ruolo del settore dei trasporti nel conseguimento dell'obiettivo dell'Unione per il 2050 di "vivere bene entro i limiti del nostro pianeta";
- L. considerando che dall'adozione della direttiva sui biocarburanti nel 2003 il quadro legislativo è stato ripetutamente modificato; che l'approccio legislativo deve avere un certo grado di stabilità per attrarre investimenti nei biocarburanti avanzati;

¹ <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>

² <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>

- M. considerando che, secondo il sondaggio speciale Eurobarometro n. 406, pubblicato nel 2013, circa il 50 % dei cittadini dell'UE utilizza quotidianamente l'auto privata, mentre solo il 16 % utilizza il trasporto pubblico e il 12 % la bicicletta;
- N. considerando che i combustibili utilizzati per il trasporto marittimo sono tra i più inquinanti e che il settore dispone pertanto di un ampio margine di manovra per la riduzione delle emissioni attraverso la promozione e l'integrazione di sistemi propulsivi alternativi;
- O. considerando che la transizione verso un'economia circolare implica altresì che i consumatori divengano sempre più utenti di servizi, e che il passaggio a questi nuovi modelli imprenditoriali potrebbe avere un impatto considerevole sull'efficienza delle risorse nel settore dei trasporti;
- P. considerando che oltre 100 milioni di europei sono esposti a livelli di rumore superiori alla soglia stabilita dall'UE di 55 decibel (dB) e che 32 milioni di europei sono esposti a livelli "molto elevati" superiori a 65 dB;
- Q. considerando che, secondo quanto riferito dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), i rumori prodotti dal traffico stradale da soli si collocano al secondo posto tra i fattori di stress ambientale più nocivi in Europa, preceduti unicamente dall'inquinamento atmosferico, e che almeno 9 000 decessi prematuri all'anno sono attribuibili a patologie cardiache causate dal rumore del traffico;
- R. considerando che l'applicazione degli orientamenti dell'OMS in materia di esposizione umana al PM_{2,5} permetterebbe di aumentare di circa 22 mesi l'aspettativa di vita media dei cittadini e di generare un risparmio di circa 31 miliardi di EUR all'anno;
1. accoglie con favore la comunicazione della Commissione intitolata "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" e invita la Commissione e le autorità competenti degli Stati membri a impegnarsi appieno e ad attuare la strategia; sottolinea che ciò non solo è vantaggioso per la salute pubblica e l'ambiente, ma offre altresì opportunità a varie parti interessate del settore dei trasporti ed è essenziale per la transizione verso un'economia sostenibile, circolare e a basse emissioni di carbonio;
 2. sottolinea che, per rispettare l'accordo di Parigi, le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti dovranno essere prossime allo zero entro la metà del secolo e che occorre ridurre drasticamente le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dai trasporti onde garantire senza indugi per lo meno il rispetto delle linee guida dell'OMS in materia di salute pubblica;
 3. sottolinea l'importanza dello scambio delle migliori pratiche e degli insegnamenti tratti nel settore della mobilità a basse emissioni tra gli Stati membri e, in particolare, tra le città e gli enti locali, e chiede alla Commissione di mettere a disposizione piattaforme per attività di questo tipo, come ad esempio l'iniziativa del Patto dei sindaci; sottolinea altresì che le attività di ricerca e sviluppo svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo della mobilità a basse emissioni; invita la Commissione a finanziare la ricerca e lo sviluppo della tecnologia di veicoli per la mobilità a basse emissioni ed esorta le autorità competenti degli Stati membri a utilizzare i finanziamenti disponibili e a far sì che anche le PMI possano beneficiare di tali finanziamenti per la ricerca e lo sviluppo;

Auotovetture e furgoni

4. invita la Commissione a presentare una proposta relativa alle norme applicabili alle autovetture e ai furgoni per il 2025 in linea con la posizione espressa dal Parlamento in due atti legislativi del 2013¹ e confermata nella dichiarazione associata della Commissione; sottolinea che tali norme medie applicabili ai veicoli dovrebbero essere calcolate sulla base della nuova procedura di prova armonizzata a livello mondiale per i veicoli leggeri (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure – WLTP) e riflettere la traiettoria di lungo periodo per la riduzione delle emissioni definita dal quadro dell'UE per le politiche dell'energia e del clima all'orizzonte 2030 e dagli obiettivi a lungo termine dell'accordo di Parigi;
5. invita la Commissione a introdurre e migliorare con urgenza le norme in materia di CO₂ per il trasporto stradale nel suo complesso, in quanto norme relative ai veicoli efficaci in termini di costi rappresentano molto probabilmente la misura più efficace per migliorare l'efficienza energetica nell'UE nel periodo fino al 2030;
6. si compiace dell'introduzione della nuova WLTP; sottolinea tuttavia che, secondo le ricerche, il nuovo ciclo di prove in laboratorio previsto dalla WLTP presenterà comunque una differenza all'incirca del 20 % rispetto alle emissioni reali e rimarrà aperto a ottimizzazioni e manipolazioni delle prove, e che è pertanto opportuno elaborare una metodologia ex post mirata per la rilevazione del CO₂ nelle emissioni reali di guida, al fine di integrare la WLTP; sottolinea che tale metodologia potrebbe basarsi sui dispositivi di misurazione già presenti nei veicoli, ad esempio i misuratori di consumo di carburante; osserva inoltre che, a tal fine e per ottenere dati affidabili, è opportuno elaborare un approccio standard per la raccolta, la memorizzazione, l'utilizzo e la comunicazione dei valori di consumo di carburante, sfruttando al massimo i sensori già presenti sulle autovetture, nel pieno rispetto delle norme sulla privacy; invita la Commissione a prendere in esame ulteriori soluzioni per contenere le emissioni di CO₂ prodotte dal settore dei trasporti e, in particolare, a tenere maggiormente conto del contributo dell'alleggerimento alla riduzione diretta delle emissioni di CO₂ dei veicoli;
7. ricorda che, affinché le prove RDE siano efficaci nel ridurre le discrepanze tra le emissioni misurate in laboratorio e su strada, le specifiche delle procedure di prova e di valutazione dovrebbero essere definite con grande attenzione e contemplare un ampio ventaglio di condizioni di guida, tra cui differenti temperature, carichi del motore, velocità del veicolo, altitudini, tipi di strada e altri parametri comunemente riscontrati durante la guida nell'Unione;
8. sottolinea che le soluzioni di mobilità elettrica basate su fonti energetiche sostenibili offrono un elevato potenziale di decarbonizzazione dei trasporti; ritiene tuttavia che l'ottimizzazione di tale tecnologia e la realizzazione delle infrastrutture su vasta scala avverranno solo poco probabili prima del 2030; chiede un ulteriore sviluppo di innovazioni tecnologiche;
9. invita la Commissione ad adottare un piano d'azione ambizioso per l'immissione sul mercato dei veicoli elettrici e a formulare raccomandazioni rivolte agli Stati membri per incoraggiarli ad applicare incentivi fiscali per i veicoli a basse o a zero emissioni;

¹ GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15; GU L 84 del 20.3.2014, pag. 38.

sottolinea che la disponibilità e l'accessibilità delle infrastrutture di ricarica, anche negli edifici pubblici e privati conformemente alla direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia (direttiva 2010/31/UE), nonché la competitività dei veicoli elettrici sono essenziali per aumentarne l'accettazione da parte dei consumatori; sottolinea l'importanza di garantire che l'elettricità generata per i veicoli elettrici provenga da fonti energetiche sostenibili; chiede al riguardo un'iniziativa europea a lungo termine sulle batterie di prossima generazione;

10. invita la Commissione e gli Stati membri a valutare l'efficacia delle attuali zone a basse emissioni nelle città, tenendo conto dell'incapacità delle norme europee relative ai veicoli leggeri di riflettere le emissioni reali di guida, nonché a esaminare i vantaggi derivanti dall'introduzione di un'indicazione o una norma per i veicoli a bassissimo livello di emissioni (ULEV) che rispettano i valori limite di emissione in condizioni reali di guida;
11. invita la Commissione a rivedere la direttiva sull'energia pulita per il trasporto (direttiva 2014/94/UE) e a presentare una proposta di regolamento sulle norme relative alle emissioni di CO₂ per le autovetture che saranno immesse sul mercato a partire dal 2025, includendovi obblighi in materia di veicoli a emissioni zero (ZEV) e di veicoli a bassissime emissioni (ULEV) che impongano un graduale aumento della percentuale di tali veicoli rispetto al parco auto complessivo, al fine di eliminare progressivamente, entro il 2035, le nuove autovetture che emettono CO₂;
12. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere una più ampia elettrificazione parallelamente a una transizione verso le tecnologie alternative, al fine di garantire progressi per quanto riguarda gli obiettivi in materia di decarbonizzazione e qualità dell'aria nei settori delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri; ritiene che, in tale contesto, sia necessario un aumento graduale della quota di veicoli a emissioni zero e a bassissime emissioni rispetto al parco auto complessivo, allo scopo di eliminare progressivamente le nuove autovetture che emettono CO₂ non appena possibile prima della fine della prima metà del secolo;
13. riconosce che l'elettrificazione volta al conseguimento di una mobilità a emissioni zero richiede che si compiano sforzi onde garantire emissioni zero lungo l'intero ciclo di vita del veicolo sulla base di fonti energetiche rinnovabili;
14. invita la Commissione a riconoscere la crescente importanza delle emissioni intrinseche attraverso l'introduzione di incentivi per la contabilizzazione delle emissioni durante il ciclo di vita;
15. invita la Commissione a riconoscere la crescente importanza della misurazione delle emissioni rilasciate durante il ciclo di vita, dall'approvvigionamento energetico alla produzione e al fine vita, presentando proposte globali che orientino i costruttori ad adottare soluzioni ottimali per garantire che le emissioni a monte e a valle non intacchino i vantaggi relativi al miglioramento del consumo energetico di esercizio dei veicoli;
16. osserva che la Commissione ha avviato una serie di procedure d'infrazione contro gli Stati membri che hanno violato la direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria a causa di continui superamenti dei valori limite di NO₂ e PM10; esorta la Commissione a esercitare i propri poteri di controllo onde prevenire l'immissione sul mercato di autovetture inquinanti alimentate a diesel, che contribuiscono significativamente al rilascio di NO₂ e

PM10 nell'atmosfera e non sono conformi alle norme UE in materia di omologazione ed emissioni delle autovetture e dei veicoli leggeri;

17. invita gli Stati membri a sviluppare un'ampia rete di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici, prendendo nel contempo in esame sistemi innovativi che consentano di ottimizzare le infrastrutture elettriche esistenti e promuovere l'installazione di punti di ricarica in aree di sosta private e pubbliche; sollecita l'integrazione delle fonti energetiche rinnovabili nella rete di ricarica al fine di progredire ulteriormente verso la decarbonizzazione del settore;
18. chiede la realizzazione di infrastrutture di ricarica intelligenti e l'introduzione di incentivi per incoraggiare le imprese a scegliere, per i loro parchi auto, veicoli elettrici alimentati da energie rinnovabili;
19. chiede la rapida adozione di un sistema di etichettatura dell'UE armonizzato, obbligatorio e trasparente che fornisca ai consumatori dati accurati, validi e comparabili sul consumo di carburante, sul ciclo di vita, sulle emissioni di CO₂ e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture immesse sul mercato; chiede la revisione della direttiva sull'etichettatura delle automobili (direttiva 1999/94/CE), che potrebbe essere modificata per rendere obbligatorie le informazioni sulle emissioni di altri inquinanti atmosferici quali NOx e particolato;
20. incoraggia le autorità nazionali e locali a introdurre forti incentivi per promuovere veicoli a basse emissioni per il servizio taxi e i servizi di consegna nel cosiddetto "ultimo miglio";
21. sottolinea che l'uso di veicoli commerciali leggeri a basse emissioni o a emissioni zero per la logistica relativa al cosiddetto "ultimo miglio" riduce in generale le emissioni di CO₂ e, in particolare, le emissioni di sostanze inquinanti a livello locale, contribuendo pertanto in modo positivo alla qualità dell'aria urbana; sottolinea la necessità di infrastrutture dedicate presso i nodi logistici;
22. invita la Commissione a garantire che la regolamentazione post 2020 in materia di emissioni di CO₂ tenga conto, per quanto possibile, di tutte le alternative tecnologiche per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto su strada; sottolinea che la regolamentazione dovrebbe in particolare considerare le opportunità offerte dai più recenti combustibili alternativi (ad esempio, elettrocombustibili, combustibili sintetici, conversione dell'elettricità in gas o in liquido);
23. invita la Commissione a rivedere la direttiva 96/53/CE nell'ottica di consentire l'impiego di veicoli più lunghi, più alti e/o più pesanti nel trasporto transfrontaliero; ricorda che veicoli più lunghi, più alti e/o più pesanti possono ridurre le emissioni generate dai trasporti del 20-30 % e costituiscono un mezzo efficace per decarbonizzare il settore dei trasporti;

Veicoli pesanti

24. osserva che i veicoli pesanti saranno responsabili, complessivamente, del 40 % delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto su strada se non verranno adottate ulteriori misure entro il 2030; esorta pertanto la Commissione a presentare, entro la fine del 2017, una proposta concernente la certificazione, il monitoraggio e la segnalazione dei veicoli

pesanti nonché, entro il 2018, norme ambiziose in materia di CO₂ per il 2025 sulla base dei migliori dati disponibili; si compiace del simulatore dell'efficienza dei trasporti VECTO e sottolinea la necessità di continuare a garantire l'accesso a dati di monitoraggio trasparenti, realistici e aggiornati;

25. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere l'immissione sul mercato di veicoli pesanti alimentati da carburanti alternativi meno inquinanti come il gas naturale;
26. sottolinea che gli autobus urbani a basse emissioni e a emissioni zero potrebbero contribuire a ridurre in maniera significativa le emissioni di inquinanti nelle aree urbane; chiede pertanto l'introduzione di autobus urbani a emissioni zero attraverso l'inclusione di criteri europei in materia di appalti pubblici verdi nella direttiva sui veicoli puliti (direttiva 2009/33/CE), attualmente in corso di revisione; invita la Commissione e gli Stati membri ad agevolare e promuovere il ricorso ai fondi dell'UE esistenti, come i fondi strutturali e d'investimento europei (fondi SIE), al fine di sostenere le misure corrispondenti;
27. sottolinea l'importanza di migliorare la qualità dell'aria nell'UE e di rispettare i limiti dell'UE sulla qualità dell'aria ambiente, nonché i livelli raccomandati dall'OMS; invita la Commissione, a tale riguardo, a rivedere i limiti di emissione di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, e a presentare, se del caso, entro il 2025, proposte per nuovi limiti di emissione Euro 7 neutri sotto il profilo tecnologico, applicabili a tutti i veicoli leggeri contemplati da tale regolamento;
28. sottolinea che gli obiettivi in materia di riduzione delle emissioni e di qualità dell'aria richiedono misure che interessino anche i veicoli più vecchi; rammenta a tale proposito che l'ammodernamento costituisce il metodo più rapido ed economicamente efficiente per ridurre le emissioni e gli inquinanti generati dai veicoli più vecchi, in quanto un'applicazione sistematica di sistemi avanzati di post-trattamento dei gas di scarico dei motori diesel consente ai veicoli pesanti più vecchi, quali autobus e camion, di funzionare in maniera ecologica, rispettando anche i requisiti più rigorosi in materia di emissioni e conseguendo una riduzione massima di NO_x, NO₂ e particolato; invita pertanto la Commissione a presentare orientamenti comuni dell'UE per incoraggiare gli Stati membri a sviluppare tutte le possibili soluzioni di ammodernamento e a garantire inoltre l'ammissibilità a un finanziamento a titolo degli strumenti finanziari dell'UE per la decarbonizzazione del sistema dei trasporti;
29. sottolinea le potenzialità di tecnologie innovative come la guida automatica e la formazione di "plotoni" (raggruppamenti di più veicoli), che permettono un migliore sfruttamento della scia, riducendo così il consumo di carburante e le emissioni; chiede un maggiore sostegno a favore della ricerca e dello sviluppo in tale settore, in particolare per quanto riguarda le necessarie infrastrutture digitali, e chiede di istituire un quadro normativo coerente a livello di UE;
30. sottolinea l'importanza dell'interoperabilità ai fini della riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli pesanti, nel trasporto sia urbano che extraurbano;

Omologazione e vigilanza del mercato

31. chiede un sistema di omologazione e vigilanza del mercato più esaustivo e coordinato a livello di Unione, che preveda una vigilanza forte e affidabile dell'Unione e un sistema di controlli, al fine di rimediare alle carenze e alle lacune giuridiche identificate in seguito al "dieselgate"; sottolinea l'importanza di una rapida adozione della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (COM(2016)0031); ricorda, a tale riguardo, il mandato negoziale del Parlamento adottato il 4 aprile 2017; conferma che la futura adozione del summenzionato regolamento dovrebbe assicurare condizioni di parità coerenti e più trasparenti per tutte le parti interessate nel settore dei veicoli, definire norme efficaci per la tutela dei consumatori e garantire la piena attuazione del nuovo quadro di omologazione e vigilanza del mercato;
32. accoglie con favore il documento orientativo sulla valutazione delle strategie ausiliarie di controllo delle emissioni e sulla presenza di impianti di manipolazione, pubblicato dalla Commissione il 26 gennaio 2017 allo scopo di aiutare gli Stati membri e le autorità competenti nell'individuazione degli impianti di manipolazione;
33. deplora l'adozione di fattori di conformità elevati per le emissioni di NOx, che costituiscono un espediente per emissioni eccessive, anche generate dalle autovetture dopo il 2020; esorta la Commissione a rivedere nel 2017 il fattore di conformità per le prove RDE delle emissioni di NOx, come previsto dal secondo pacchetto RDE, e a continuare a rivederlo annualmente, in linea con gli sviluppi tecnologici, in modo da ridurlo a 1 al più tardi entro il 2021;
34. chiede la rapida adozione del quarto pacchetto RDE, nell'ottica di completare il quadro normativo per la nuova procedura di omologazione, come pure la rapida attuazione del suddetto quadro;

Trasporto aereo

35. sottolinea che il settore del trasporto aereo dovrebbe contribuire in maniera adeguata, equa ed efficace al conseguimento degli obiettivi climatici per il 2030, degli obiettivi dell'accordo di Parigi e, di conseguenza, dell'obiettivo di sviluppo sostenibile (SDG) relativo all'azione per il clima;
36. prende atto della decisione della 39^a sessione dell'Assemblea dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) di sviluppare un sistema di misura mondiale basata sul mercato per il trasporto aereo internazionale; invita la Commissione a valutare la decisione, compresi gli impegni volontari e le riserve sollevate dagli Stati, e a monitorare i progressi compiuti nella sua attuazione, a livello internazionale e nazionale, nei 67 Stati che intendono partecipare volontariamente alla misura globale basata sul mercato; invita la Commissione a effettuare tempestivamente una valutazione dell'idoneità delle disposizioni dell'accordo, che prevede una crescita neutra in termini di emissioni di carbonio, per limitare l'aumento delle emissioni nel settore del trasporto aereo conformemente agli obiettivi di Parigi; osserva che è prevista una revisione del sistema dell'ICAO ogni tre anni, che dovrebbe permettere di renderlo più ambizioso ed efficace;
37. prende atto della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 febbraio 2017, recante modifica della direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali

limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato a partire dal 2021 (COM(2017)0054), che propone di mantenere l'ambito di applicazione geografico limitato del sistema di scambio di quote di emissione (ETS) per il trasporto aereo; invita la Commissione a effettuare un'ulteriore valutazione e revisione del sistema ETS dell'UE per il periodo successivo al 2020 una volta che sarà stata fatta maggiore chiarezza sull'attuazione della misura globale basata sul mercato;

38. sottolinea l'importanza di rafforzare il cielo unico europeo e di accelerarne l'attuazione al fine di ridurre le emissioni di CO₂; invita la Commissione a mantenere un livello elevato di ambizione in materia di innovazione, incoraggiando la ricerca sull'uso dell'energia fotovoltaica nel settore dell'aviazione (ad esempio, Solar Impulse 2) e sui combustibili liquidi alternativi da fonti rinnovabili;
39. sottolinea l'importanza di stimolare la ricerca in questo settore al fine di aumentare gli investimenti nelle tecnologie per un'aviazione sostenibile, anche mediante partenariati pubblico-privati; ritiene che tale obiettivo possa essere conseguito, tra l'altro, promuovendo la produzione e l'uso di combustibili alternativi di nuova generazione, soprattutto in considerazione del fatto che in questo settore esistono poche alternative ai carburanti liquidi tradizionali;
40. sottolinea la necessità di introdurre incentivi specifici per l'utilizzo di combustibili alternativi sostenibili per modi di trasporto per i quali attualmente non esistono alternative ai combustibili liquidi (ad esempio, trasporto aereo, autocarri e autobus); ritiene che detti incentivi debbano essere inclusi nella rifusione della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili (direttiva 2009/28/CE) e nei piani nazionali integrati per l'energia e il clima, come previsto dalla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla governance dell'Unione dell'energia (COM(2016)0759);

Trasporto marittimo

41. osserva che l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) si sta adoperando per limitare le emissioni marittime internazionali e la incoraggia pertanto ad adottare senza indugio misure e obiettivi chiari di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra; sottolinea tuttavia che, in assenza di un sistema comparabile nel quadro dell'IMO, le emissioni di CO₂ rilasciate nei porti dell'Unione e durante le tratte effettuate da e verso tali porti saranno soggette al sistema ETS dell'UE a partire dal 2023; esorta la Commissione a creare le condizioni per promuovere l'utilizzo di combustibili alternativi come il gas naturale, il GPL e l'idrogeno e a favorire l'integrazione delle tecnologie rinnovabili (ad esempio, vele, batterie, pannelli solari e generatori eolici) nel settore marittimo; sottolinea al riguardo che occorre prendere in considerazione strumenti finanziari a livello degli Stati membri e dell'UE al fine di accelerare gli investimenti in flotte verdi;
42. sottolinea il ruolo importante che il trasporto combinato può svolgere nella riduzione delle emissioni; prende atto dell'annuncio della Commissione relativo all'aggiornamento della direttiva sui trasporti combinati (direttiva 92/106/CEE del Consiglio), che dovrebbe incentivare la transizione verso il trasporto di merci per via ferroviaria e vie navigabili interne;
43. ritiene che siano necessarie ulteriori misure per garantire un settore dei trasporti per vie

navigabili interne efficiente e rispettoso del clima; ribadisce l'importanza di misure di sostegno finanziario per l'innovazione del settore, al fine di migliorare l'efficienza energetica delle imbarcazioni e tutelare l'ambiente durante la realizzazione di opere infrastrutturali;

44. accoglie con favore la recente adozione da parte dell'IMO di un limite mondiale del tenore di zolfo pari allo 0,5 %, che dovrebbe prevenire 250 000 decessi prematuri a livello mondiale;
45. sostiene l'introduzione di ulteriori zone di controllo delle emissioni di zolfo e di NOx in Europa;
46. ricorda che la riduzione delle emissioni di particolato carbonioso del trasporto marittimo, in particolare nella regione artica, è essenziale per ridurre il riscaldamento globale;

Energie alternative a basse emissioni

47. ricorda che l'efficienza energetica dovrebbe essere considerata come la migliore energia alternativa e che, pertanto, è opportuno privilegiare e promuovere tutte le misure intese a migliorare l'efficienza energetica in modo efficace in termini di costi e a ridurre la domanda di energia, integrandole debitamente nella politica dei trasporti e nell'azione europea per il clima;
48. ricorda che il 94 % dei trasporti europei dipende dai prodotti petroliferi e ritiene che i biocarburanti sostenibili di produzione nazionale riducano la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili, rafforzando in tal modo la sicurezza energetica dell'UE;
49. invita la Commissione a proporre un'eliminazione graduale delle sovvenzioni dirette e indirette destinate ai combustibili fossili entro e non oltre il 2020;
50. prende atto dei limiti proposti nella rifusione della direttiva sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, allo scopo di ridurre gradualmente i biocarburanti di prima generazione entro il 2030 e di pervenire, nel lungo termine, a una decarbonizzazione del settore dei trasporti; invita la Commissione, a tale riguardo, a distinguere tra i biocarburanti di prima generazione particolarmente efficienti in termini di emissioni di gas serra e a basso rischio di cambiamento indiretto di destinazione dei terreni e quelli che non rispettano tali criteri, nonché ad adottare quanto prima misure volte a eliminare progressivamente l'utilizzo nei biocarburanti di materie prime, compreso l'olio di palma, che favoriscono la deforestazione o l'uso delle torbiere; sottolinea l'importanza di un quadro normativo stabile e prevedibile che tenga debitamente conto dei cicli di investimento per attrarre gli investimenti necessari nei biocarburanti avanzati; prende atto dei potenziali benefici per il clima di una produzione agricola europea basata sui biocarburanti particolarmente efficienti in termini di emissioni di gas serra e a basso rischio di cambiamento indiretto di destinazione dei terreni, in particolare per quanto riguarda le emissioni legate all'importazione su vasta scala di proteine animali da paesi terzi;
51. sottolinea l'importanza di pervenire, nel lungo termine, a una decarbonizzazione del settore dei trasporti, e invita la Commissione a incoraggiare una maggiore penetrazione

sul mercato dei biocarburanti avanzati particolarmente efficienti in termini di emissioni di gas serra che rispettano il principio della gerarchia dei rifiuti nell'ambito dell'economia circolare e soddisfano rigorosi criteri di sostenibilità ambientale e sociale, al fine di ridurre ulteriormente l'uso dei combustibili fossili e le emissioni di gas a effetto serra; si compiace della proposta della Commissione di rafforzare i requisiti di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per i biocarburanti, per far sì che continuino a contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE; sottolinea l'importanza di una contabilizzazione solida e affidabile delle emissioni e degli assorbimenti risultanti dalla bioenergia nel quadro del regolamento LULUCF (COM(2016)0479);

52. sottolinea che soltanto i biocarburanti ottenuti a partire da colture alimentari che soddisfano i criteri di sostenibilità dovrebbero contare ai fini degli obiettivi climatici degli Stati membri nel quadro del regolamento sulla condivisione degli sforzi (COM(2016)0482);
53. invita la Commissione a seguire con attenzione gli sviluppi della tecnologia dell'idrogeno da fonti energetiche rinnovabili e a impegnarsi a realizzare uno studio di fattibilità concernente il ruolo e le possibilità dell'idrogeno nel sistema dei trasporti europeo;
54. sottolinea il ruolo che il gas naturale (ad esempio, GNC e GNL) e, in particolare, il biometano, il metano sintetico e il GPL potrebbero svolgere nella transizione verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il trasporto marittimo, i veicoli pesanti e gli autobus urbani;
55. sottolinea che i combustibili sintetici (liquidi e gassosi) ottenuti da un'eccedenza di energie rinnovabili, in particolare dall'energia solare ed eolica nei periodi di massima produzione, che altrimenti andrebbe sprecata, potrebbero contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei veicoli esistenti in una prospettiva basata sul ciclo di vita, migliorando nel contempo la resa delle energie rinnovabili;
56. invita la Commissione e gli Stati membri a sfruttare le potenzialità della digitalizzazione (ad esempio, per sviluppare moderne tecnologie digitali per i trasporti) nell'elaborazione di nuovi concetti di trasporto e mobilità, al fine di ottimizzare i servizi di trasporto;
57. invita la Commissione e gli Stati membri, nel quadro dell'economia circolare, della politica in materia di emissioni e clima e degli obiettivi dell'Unione in termini di energia rinnovabile, ad aumentare e sostenere appieno la produzione di biogas verde prodotto attraverso il trattamento dei liquami zootecnici;
58. chiede un aumento della quota di energia elettrica da fonti rinnovabili nell'elettrificazione dei trasporti;
59. si compiace che le imprese dell'UE siano attualmente all'avanguardia nelle tecnologie dei combustibili sintetici e ritiene che ciò rappresenti un'opportunità per rafforzare la crescita economica e l'occupazione di qualità nell'UE; sottolinea pertanto l'importanza di creare un quadro che favorisca l'ulteriore sviluppo e utilizzo di tali tecnologie;
60. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere il potenziale del GNL in termini di

sostenibilità della mobilità, dell'economia e dell'occupazione¹;

61. ritiene che la promozione delle garanzie di origine possa contribuire ad aumentare significativamente la quota di energia rinnovabile nel settore dei trasporti.

¹ Risoluzione del Parlamento europeo del 25 ottobre 2016 su una strategia dell'UE in materia di gas naturale liquefatto e stoccaggio del gas. Testi approvati, P8_TA(2016)0406.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

Approvazione	29.6.2017
Esito della votazione finale	+: 45 -: 1 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Biljana Borzan, Paul Brannen, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Clara Eugenia Aguilera García, Nicola Caputo, Albert Deß, Herbert Dorfmann, Eleonora Evi, Jan Huitema, Mairead McGuinness, Gesine Meissner, Marijana Petir, Bart Staes, Tibor Szanyi, Keith Taylor
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Richard Corbett

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

45	+
ALDE	Catherine Bearder, Jan Huitema, Valentinas Mazuronis, Gesine Meissner, Frédérique Ries
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Stefan Eck
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Birgit Collin-Langen, Albert Deß, Herbert Dorfmann, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Peter Liese, Norbert Lins, Mairead McGuinness, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Biljana Borzan, Paul Brannen, Nicola Caputo, Nessa Childers, Richard Corbett, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Tibor Szanyi, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Bart Staes, Keith Taylor

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
PPE	Elisabetta Gardini

Significato dei simboli utilizzati:

- + : favorevoli
- : contrari
- 0 : astenuti