



---

*Documento di seduta*

---

**A8-0356/2017**

14.11.2017

## **RELAZIONE**

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

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore per parere: Bas Eickhout

Relatore per parere(\*):

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

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

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
MOTIVAZIONE.....	28
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE.....	31
INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO .....	46
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO .....	47

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

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

*Il Parlamento europeo,*

- visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- vista la comunicazione della Commissione del 20 luglio 2016 dal titolo "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" (COM(2016)0501),
- visto il libro bianco della Commissione del 28 marzo 2011 intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
- vista la comunicazione della Commissione, del 31 marzo 1998, dal titolo "I trasporti e le emissioni di CO<sub>2</sub>: verso un approccio comunitario" (COM(1998)0204), che è stata pubblicata in seguito all'adozione del protocollo di Kyoto, ma che non si è mai concretizzata in sufficienti misure,
- vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 intitolata "Messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile"<sup>1</sup>,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo, del 23 febbraio 2017, in merito alla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 20 luglio 2016, intitolata "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni",
- 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 strada<sup>2</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE<sup>3</sup>,
- 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri<sup>4</sup> 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli

---

<sup>1</sup> Testi approvati, P8\_TA(2015)0310.

<sup>2</sup> GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5.

<sup>3</sup> GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

<sup>4</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

leggeri<sup>1</sup>,

- vista la direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove<sup>2</sup>,
- 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/CE<sup>3</sup>,
- 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/CE<sup>4</sup>,
- 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 Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio<sup>5</sup>,
- 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/CE<sup>6</sup>,
- 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 Consiglio<sup>7</sup>,
- 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 rinnovabili<sup>8</sup>,
- vista la comunicazione della Commissione del 30 novembre 2016 dal titolo "Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata" (COM(2016)0766),
- visto il piano generale per la diffusione di sistemi di trasporto intelligente cooperativi e

---

<sup>1</sup> GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.

<sup>2</sup> GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16.

<sup>3</sup> GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1.

<sup>4</sup> GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

<sup>5</sup> GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

<sup>6</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

<sup>7</sup> GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

<sup>8</sup> GU L 239 del 15.9.2015, pag. 1.

interoperabili,

- vista la direttiva 1999/52/CE della Commissione, del 26 maggio 1999, che adegua al progresso tecnico la direttiva 96/96/CE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi<sup>1</sup>,
- viste la direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità<sup>2</sup> e la decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici<sup>3</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo<sup>4</sup>,
- vista la direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri<sup>5</sup>,
- visto il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006<sup>6</sup>,
- vista la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>7</sup>,
- vista la direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico<sup>8</sup>,
- visti i risultati della 39<sup>a</sup> sessione dell'Assemblea dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale  
(ICAO), che si è tenuta nel 2016 a Montreal,
- vista la direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni<sup>9</sup>, modificata dalla direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del

---

<sup>1</sup> GU L 142 del 5.6.1999, pag. 26.

<sup>2</sup> GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

<sup>3</sup> GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11.

<sup>4</sup> GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

<sup>5</sup> OJ L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

<sup>6</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88.

<sup>7</sup> GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

<sup>8</sup> GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

<sup>9</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

Consiglio del 21 ottobre 2009<sup>1</sup>,

- vista la relazione relativa all'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (2016/2215 (INI)),
  - vista la sua risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile<sup>2</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 23 giugno 2016 sui progressi compiuti nel campo delle energie rinnovabili<sup>3</sup>,
  - visto il Libro bianco della Commissione, del 28 marzo 2011, intitolato "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 trasporti<sup>4</sup>,
  - 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/CE<sup>5</sup>,
  - vista la sua raccomandazione del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>6</sup>,
  - visto il suo mandato negoziale relativo alla relazione sulla revisione dell'omologazione e della vigilanza del mercato approvata il 4 aprile 2017<sup>7</sup>,
  - visto il pacchetto sull'economia circolare adottato dalla Commissione il 2 dicembre 2015,
  - visto l'articolo 52 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A8-0356/2017),
- 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

---

<sup>1</sup> GU L 280 del 27.10.2009, pag. 52.

<sup>2</sup> Testi approvati, P8\_TA(2015)0423.

<sup>3</sup> Testi approvati, P8\_TA(2016)0292.

<sup>4</sup> Testi approvati, P8\_TA(2015)0310.

<sup>5</sup> GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1.

<sup>6</sup> Testi approvati: P8\_TA(2017)0100.

<sup>7</sup> Testi approvati: P8\_TA(2017)0097.

gas a effetto serra prodotte dai trasporti e di gran parte dell'inquinamento atmosferico e che occorrono interventi principalmente in questo ambito, per quanto sia necessario intensificare gli sforzi di riduzione delle emissioni in tutti i settori del trasporto;

- C. 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;
- D. considerando che la Commissione, nel suo Libro bianco del 2011, afferma di puntare a ridurre entro il 2050 le emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti almeno del 60 % rispetto ai livelli del 1990; che, per rispettare l'accordo di Parigi, è necessario ridurre drasticamente le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti entro la metà del secolo;
- E. considerando che una traiettoria di lungo periodo affidabile per la riduzione delle emissioni può garantire ai produttori di veicoli la necessaria sicurezza in termini di pianificazione degli investimenti nelle nuove tecnologie;
- 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 CO<sub>2</sub> 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 i trasporti generano più del 25 % delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE, di cui oltre il 70 % proviene 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 prematuri<sup>1</sup> all'anno nell'UE e genera costi sanitari compresi tra 330 e 940 miliardi di EUR<sup>2</sup>, 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;
- I. 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 CO<sub>2</sub> nell'UE e sono in costante aumento;
- J. considerando che lo sviluppo del trasporto di passeggeri e merci dipende in ampia misura dall'efficace utilizzo dei molteplici modi di trasporto e che la politica europea dei

---

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

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

trasporti dovrebbe basarsi su una co-modalità efficiente, nel cui ambito sarebbe opportuno attribuire priorità, laddove possibile, all'utilizzo dei modi di trasporto più sostenibili ed efficienti dal punto di vista energetico;

- K. considerando che il trasferimento modale porterà a un riequilibrio ottimale tra i diversi modi di trasporto e assicurerà l'interoperabilità all'interno dei modi e tra gli stessi, darà impulso a catene di trasporto e di logistica più sostenibili e potenzierà i flussi di traffico senza intoppi in tutti i modi e in tutti i nodi;
- L. 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;
- M. 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;
- N. 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;
- O. 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";
- P. 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;
- Q. considerando che la transizione verso un'economia circolare implica altresì che i consumatori divengano sempre più utenti di servizi, e che tale passaggio a nuovi modelli imprenditoriali potrebbe avere un impatto considerevole sull'efficienza delle risorse nel settore dei trasporti;
- R. considerando che oltre 100 milioni di europei sono esposti a livelli di rumore superiori alla soglia stabilita dall'UE di 55 decibel (dB) e, tra di essi, 32 milioni sono esposti a livelli "molto elevati" superiori a 65 dB;
- S. 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;
- T. considerando che l'applicazione degli orientamenti dell'OMS in materia di esposizione umana al PM<sub>2,5</sub> 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. plaude alla comunicazione della Commissione dal titolo "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" e conviene che la transizione alla mobilità a basse emissioni è essenziale per un cambiamento di più ampia portata verso un'economia sostenibile, circolare e a basse emissioni; invita la Commissione e le autorità competenti degli Stati membri a impegnarsi appieno nella strategia;
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 perlomeno il rispetto delle linee guida dell'OMS in materia di salute pubblica;
3. osserva che la transizione verso una mobilità a basse emissioni non solo produce vantaggi per la salute pubblica e l'ambiente, ma offre altresì importanti sfide e opportunità per i costruttori e i fornitori automobilistici, ferroviari, marittimi e aeronautici nonché per i fornitori innovativi nei settori dell'energia, dei trasporti, della logistica e dei servizi, in particolare le PMI; sottolinea la necessità di un sostegno adeguato per promuovere, sulla base di un approccio efficiente sotto il profilo dei costi, nuove tecnologie e nuovi modelli commerciali che favoriscano partenariati innovativi tra grandi imprese, PMI e start-up, allo scopo di conseguire un'effettiva riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti;
4. riconosce la necessità di cambiamenti radicali nella gestione della domanda di trasporto e nella pianificazione territoriale, in modo da realizzare la transizione necessaria verso un approccio multimodale; ribadisce che i trasporti dovrebbero essere considerati come un servizio importante e non come un obiettivo in sé; appoggia, a tal fine, la realizzazione delle reti transeuropee dei trasporti (TEN-T); ribadisce che la transizione verso un settore dei trasporti sostenibile, circolare e a basse emissioni comporta una crescente sensibilizzazione degli utenti di servizi quanto all'efficienza delle risorse; ritiene che, per indurre il cambiamento dei comportamenti associato al passaggio a modi di trasporto più sostenibili, uno dei fattori più importanti sia un sistema di trasporto pubblico economicamente accessibile, ben sviluppato e multimodale che copra i nodi urbani e si colleghi con le zone rurali;
5. ricorda che, in relazione al Libro bianco 2011 sui trasporti, il Parlamento europeo ha sottolineato che una politica europea della mobilità sostenibile deve fondarsi su una vasta gamma di strumenti politici che consentano una transizione, con un buon rapporto costi-benefici, verso i modi di trasporto meno inquinanti e più efficienti sotto il profilo energetico; puntualizza che lo spostamento dell'equilibrio tra i modi di trasporto è necessario per dissociare la mobilità dagli effetti negativi dell'attuale sistema dei trasporti, quali la congestione, l'inquinamento atmosferico, il rumore, gli incidenti e i cambiamenti climatici; riconosce, a tale riguardo, che la politica di trasferimento modale non ha dato finora risultati soddisfacenti;
6. incoraggia la Commissione ad agire quale attore di primo piano ai fini dell'adozione di misure globali e armonizzate in materia di trasporti più sostenibili ed efficienti;
7. invita la Commissione ad assicurare la piena attuazione della legislazione vigente e a proporre, se del caso, ulteriori misure concrete nel settore dei trasporti allo scopo di conseguire gli obiettivi assunti dall'UE in materia di clima, nell'ambito di tutti i modi,

ivi compresa la mobilità urbana, in maniera tale da non compromettere la competitività del settore dei trasporti; invita inoltre la Commissione a promuovere la commercializzazione delle tecnologie che contribuiscono alla mobilità a basse emissioni aumentando l'efficienza dei veicoli e preservandone al contempo la sicurezza; chiede alla Commissione, ai fini del rispetto dell'accordo di Parigi, di presentare un aggiornamento del Libro bianco sui trasporti del 2011;

8. è convinto che nel valutare la sostenibilità sia opportuno tenere conto dell'intera impronta, dalla fabbricazione all'utilizzo fino allo smaltimento dei veicoli e delle necessarie infrastrutture; sottolinea pertanto che solo ed esclusivamente un mix energetico neutro sotto il profilo tecnologico può offrire soluzioni realistiche e veramente sostenibili;
9. prende atto che una transizione sostenibile nel settore dei trasporti richiede interventi sistematici e multilaterali da parte della società civile, dei consumatori, delle parti sociali, delle PMI, delle start up innovative, delle grandi società operanti a livello mondiale, dei politici e degli organi ufficiali a tutti i livelli di governo;
10. 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;
11. 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;
12. invita la Commissione a introdurre e migliorare con urgenza le norme in materia di CO<sub>2</sub> per il trasporto stradale nel suo complesso, in quanto disporre di norme efficaci in termini di costi per i veicoli rappresenta molto verosimilmente la misura più efficace per migliorare l'efficienza energetica nell'UE nel periodo fino al 2030;
13. ricorda che l'efficienza energetica dovrebbe essere considerata come la migliore alternativa energetica 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;

## **Ottimizzare il sistema dei trasporti**

### ***Miglioramento dell'efficienza***

14. invita la Commissione e gli Stati membri a prendere in esame i collegamenti tra le diverse regioni dell'UE, anche per quanto concerne le regioni periferiche, svantaggiate e frontaliere dell'Unione; invita la Commissione, in tal contesto, a riesaminare l'approccio dell'UE alla connettività aerea e a valutare la possibilità di elaborare un indice di connettività, tenendo conto anche dell'interazione con altri modi di trasporto; evidenzia che detta connettività si dovrebbe accompagnare a investimenti in alternative sostenibili

e alla loro promozione;

15. incoraggia vivamente gli Stati membri ad accelerare l'attuazione del cielo unico europeo, poiché le attuali frammentazioni comportano tempi di volo più lunghi, ritardi, ulteriori consumi di carburante e maggiori emissioni di CO<sub>2</sub>; sottolinea che ciò contribuirebbe a conseguire una riduzione del 10 % delle emissioni;
16. 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;

### *Prezzi equi ed efficienti*

17. ritiene essenziale assicurare segnali di prezzo più chiari per tutti i modi di trasporto, che riflettano meglio i principi "chi inquina paga" e "l'utente paga", onde garantire equità e condizioni di parità per i diversi modi di trasporto in Europa; sottolinea che è opportuno riesaminare in quest'ottica le politiche vigenti;
18. sottolinea che ogni modo di trasporto dovrebbe coprire i propri costi marginali, sia per l'usura delle infrastrutture ("l'utente paga") che per i costi esterni, ad esempio l'inquinamento atmosferico e acustico ("chi inquina paga"); rileva che l'applicazione di questi due principi a livello dell'Unione contribuirà ad affrontare le attuali discrepanze in termini di tariffazione tra i modi di trasporto;
19. sottolinea che la legislazione in materia di tariffazione dei trasporti non dovrebbe creare una situazione di concorrenza sleale a svantaggio dei modi più sostenibili, come il trasporto ferroviario, e sollecita la Commissione a presentare proposte intese a garantire una concorrenza leale sotto questo profilo;
20. plaude agli sforzi della Commissione di mettere a punto norme sui sistemi interoperabili di telepedaggio nell'UE e all'imminente revisione della direttiva Eurobollo, che dovrebbe prevedere una tariffazione basata sulle distanze effettivamente percorse e una differenziazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, oltre alla possibilità di differenziazione in base alle norme euro aggiornate; ritiene che nell'estensione dei pedaggi basati sulla distanza dovrebbero rientrare tutte le autovetture e tutti i furgoni, pur consentendo una certa flessibilità per le zone periferiche e scarsamente popolate;
21. sottolinea che per un trasferimento modale nell'ambito dei trasporti è necessario promuovere la multimodalità e il trasporto pubblico nonché investire a loro favore;
22. chiede alla Commissione di aggiornare urgentemente il suo manuale sui costi esterni generati dai trasporti, tenendo conto dei dati sulle emissioni in condizioni reali di guida;
23. sottolinea che l'aviazione è la modalità di trasporto più lontana dall'internalizzazione dei costi esterni, e pertanto chiede alla Commissione di attenersi all'accordo di Parigi e valutare la possibilità di misure armonizzate e internazionali per la tassazione del cherosene per l'aviazione e l'eliminazione dell'esenzione IVA sui biglietti aerei;

## *Logistica e digitalizzazione*

24. riconosce che la logistica può svolgere un ruolo fondamentale nella riduzione dell'impatto dei trasporti in termini di emissioni di carbonio, attraverso strategie collaborative rispettose dell'ambiente riguardanti l'integrazione della catena di approvvigionamento, il trasporto multimodale, il consolidamento della distribuzione e la logistica di ritorno; ritiene che le tecnologie digitali siano fondamentali per il conseguimento di tali obiettivi;
25. ritiene che i sistemi di trasporto intelligenti, la guida in convoglio (platooning) e i veicoli connessi e autonomi possano essere una risorsa importante per migliorare l'efficienza dei trasporti individuali e commerciali nel settore stradale, ferroviario, marittimo e aereo;
26. riconosce che la tecnologia per le auto connesse non solo migliorerà la sicurezza stradale, ma avrà anche importanti conseguenze a livello ambientale e prende atto che l'infrastruttura delle reti 5G richiederà un'alta densità per soddisfare le esigenze di elevata capacità e ridotta latenza, al fine di sfruttare al meglio le opportunità offerte dai veicoli connessi e autonomi in termini di miglioramento della mobilità nel contesto urbano; riconosce che, in linea con il più ampio processo di digitalizzazione di tutta l'industria europea, molte aziende dovranno basare le loro strategie di trasformazione sulla mobilità, creando notevoli opportunità per le PMI e le start up nel settore dei trasporti, e ritiene che tale evoluzione debba essere sostenuta;
27. sottolinea che il trasporto pubblico, quale parte del concetto di mobilità come servizio, ha un enorme potenziale di riduzione del volume del traffico e delle conseguenti emissioni, e invita la Commissione a promuovere la digitalizzazione e la connettività dei sistemi di trasporto pubblico, al fine di eliminare le barriere tra i modi e i sistemi di trasporto e incentivarne l'utilizzo; ritiene, al tempo stesso, che sia necessario adottare misure adeguate alle specificità delle zone interessate, urbane o rurali, in quanto nelle zone rurali la vitalità economica è molto più problematica; invita pertanto la Commissione e gli Stati membri a elaborare iniziative specifiche per un trasporto più efficiente nei contesti rurali e difficilmente accessibili, tenendo conto anche degli obblighi del servizio pubblico;
28. sostiene le iniziative in materia di gestione della mobilità volte a sviluppare servizi di trasporto intermodale più efficienti e rispettosi dell'ambiente e una mobilità intelligente, in grado di svolgere un ruolo cruciale nella promozione dei concetti di mobilità come servizio e di intermodalità sincronizzata ("sincromodalità"); sottolinea che per migliorare ulteriormente la mobilità come servizio è opportuno tenere in adeguata considerazione, nell'ambito della futura regolamentazione, il contributo dei sistemi intelligenti di gestione dei trasporti (ITS), lo sviluppo delle capacità degli ITS, l'interoperabilità dei sistemi, i servizi di condivisione e l'emissione di biglietti di viaggio multimodali;
29. prende atto che i veicoli destinati al trasporto di merci nelle zone urbane contribuiscono in maniera sproporzionata all'inquinamento atmosferico e acustico e hanno un impatto negativo sulla congestione; chiede quindi un'ulteriore ottimizzazione della catena di fornitura nelle aree urbane; invita la Commissione a promuovere l'uso di veicoli

commerciali leggeri, autobus, camion per la raccolta dei rifiuti e taxi a emissioni zero e di biciclette adibite al trasporto merci per la logistica relativa al cosiddetto "ultimo miglio";

30. sottolinea i potenziali vantaggi dell'alleggerimento dei veicoli e di un utilizzo più efficiente delle attuali infrastrutture, comprese una migliore distribuzione del traffico e soluzioni intermodali avanzate;
31. invita la Commissione a evidenziare, nel quadro della normativa sul mercato unico digitale, le potenzialità di mezzi di trasporto su strada più sicuri, più intelligenti e più ecologici e a promuovere progetti di dispositivi V2V e V2R, nell'ambito delle iniziative per rilanciare l'economia a favore dell'innovazione e creare nuove opportunità commerciali per le imprese europee operanti nel settore delle TIC;
32. sottolinea l'importanza degli investimenti per ottimizzare i collegamenti con l'entroterra, al fine di ridurre l'impronta ecologica dei trasporti nell'entroterra promuovendo l'utilizzo di connessioni multimodali, trasporti ferroviari sostenibili, servizi di navigazione interna, dati di trasporto in tempo reale e applicazioni informatiche lungo i corridoi delle reti transeuropee dei trasporti;
33. è convinto che la promozione delle iniziative di gestione della mobilità nelle regioni e nelle città, presso le istituzioni e nell'industria abbia un notevole potenziale di riduzione delle necessità di spostamento dei cittadini, sia in termini di distanza che di velocità;
34. invita gli Stati membri a sostenere i progetti pilota destinati a promuovere un maggiore utilizzo dei veicoli elettrici e dei veicoli alternativi a biocarburanti avanzati;
35. pone l'accento sulla necessità di un approccio globale da parte dell'UE per consentire una rapida digitalizzazione dei trasporti, che, insieme a una migliore pianificazione dei trasporti e al passaggio a una "mobilità come servizio", contribuirà notevolmente al miglioramento dell'efficienza e avrà importanti effetti sulla società;
36. ritiene che negli ambiti di una migliore pianificazione dei trasporti e di un miglior impiego della digitalizzazione e della logistica vi siano enormi potenzialità in termini di riduzione delle emissioni e sia possibile porre in atto molto rapidamente numerose misure semplici e a basso costo dagli effetti quantificabili, come l'ottimizzazione dei flussi e del carico e il trasporto merci informatizzato; invita pertanto la Commissione a elencare e individuare tali misure per promuoverle in un prossimo futuro; chiede un quadro legislativo e norme coerenti che consentano soluzioni logistiche e di trasporto innovative da attuare in tutta Europa;
37. incoraggia la Commissione e gli operatori dei trasporti a elaborare progetti che contengano dati coerenti per un'analisi comparativa dell'impronta di carbonio dei rispettivi modi di trasporto attraverso pubblicazioni, informazioni, servizi di prenotazione e di biglietteria;
38. sottolinea l'esigenza imperativa di adattare la politica in materia di normazione delle TIC agli sviluppi strategici e del mercato, al fine di conseguire l'interoperabilità del trasporto merci informatizzato e dei sistemi di trasporto intelligenti;

39. sottolinea l'importanza dell'interoperabilità ai fini della riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli pesanti, nel trasporto sia urbano che extraurbano;

### *Energie alternative a basse emissioni*

40. 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 probabilmente non prima del 2030; chiede un ulteriore sviluppo di innovazioni tecnologiche;
41. plaude agli sforzi volti a realizzare e garantire infrastrutture complete e interoperabili per rifornire i veicoli ad alimentazione alternativa di energia rinnovabile e/o di combustibili alternativi sostenibili; invita la Commissione, a tal proposito, a coordinarsi con gli Stati membri per garantire il pieno recepimento delle pertinenti disposizioni della direttiva 2014/94/UE, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nonché dell'articolo 8 della direttiva 20XX/XX sull'efficienza energetica nell'edilizia (riveduta);
42. 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; sottolinea che la disponibilità e l'accessibilità delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, 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 e sulla creazione delle infrastrutture necessarie, che promuova norme di produzione sostenibile per l'energia e i veicoli a basse emissioni;
43. invita la Commissione a presentare in tempi rapidi la sua valutazione concernente l'attuazione della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>1</sup> da parte degli Stati membri e a prendere provvedimenti nei confronti degli Stati membri che non hanno ancora presentato una strategia nazionale;
44. ritiene che imporre ai fornitori di combustibili l'obbligo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'energia erogata sotto forma di energia elettrica da fonti rinnovabili, idrogeno, biocarburanti sostenibili e avanzati, combustibili sintetici e altri combustibili a basse emissioni di carbonio (ad esempio, il GNC e il GNL) sarebbe uno degli approcci più efficaci per ridurre l'impatto climatico dei trasporti su strada;
45. ricorda alla Commissione quanto sia urgente, in un'ottica concreta che miri alla transizione energetica sostenibile dell'intera società, dirottare gli incentivi economici di cui continuano a godere i combustibili fossili verso le forme energetiche alternative e

---

<sup>1</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

sostenibili;

46. chiede l'adozione di un approccio più ambizioso per le fonti rinnovabili nel settore dei trasporti rispetto a quanto proposto nella rifusione della direttiva sulle energie rinnovabili, allo scopo di pervenire, nel lungo termine, alla decarbonizzazione del settore dei trasporti;
47. esorta a predisporre incentivi specifici per l'utilizzo di combustibili alternativi sostenibili nei modi di trasporto dove attualmente non esistono alternative ai combustibili liquidi; ritiene che detti incentivi debbano essere inclusi nella nuova direttiva sulle energie rinnovabili e nei piani nazionali integrati per l'energia e il clima, come previsto dalla proposta di regolamento sulla governance dell'Unione dell'energia;
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. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere il potenziale del GNL in termini di sostenibilità della mobilità, dell'economia e dell'occupazione<sup>1</sup>;
51. 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;
52. prende atto dei limiti proposti nella rifusione della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili allo scopo di ridurre gradualmente i biocarburanti di prima generazione entro il 2030 e di pervenire, nel lungo termine, alla 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;
53. incoraggia la Commissione a mettere a punto criteri oggettivi per il riconoscimento dei

---

<sup>1</sup> 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.

biocarburanti avanzati, allo scopo di stimolare l'innovazione e la diffusione sul mercato;

54. sottolinea l'importanza di pervenire, nel lungo termine, a una decarbonizzazione del settore dei trasporti e invita la Commissione a incoraggiare una maggiore penetrazione nel 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 sull'uso del suolo, sul cambiamento di uso del suolo e sulla silvicoltura (COM(2016)0479);
55. sottolinea che soltanto i biocarburanti ottenuti a partire da colture 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);
56. 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;
57. 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;
58. 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;
59. si compiace che le imprese dell'UE siano attualmente all'avanguardia a livello mondiale 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. ritiene che la promozione delle garanzie di origine possa contribuire ad aumentare significativamente la quota di energia rinnovabile nel settore dei trasporti;
61. rileva che l'approccio dell'UE riguardo all'energia sostenibile dovrebbe essere neutro sotto il profilo tecnologico e che gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di sostenibilità dovrebbero essere incentrati sulla riduzione delle emissioni dannose per il clima e la salute;
62. chiede alla Commissione di sfruttare appieno il potenziale del Centro comune di ricerca

(JRC) per quanto attiene alla possibilità di condurre ricerche sull'energia pulita per i trasporti;

63. si compiace per l'attuale sostegno di Orizzonte 2020 a favore di ricerca, sviluppo e innovazione nel settore dei trasporti puliti e dell'energia sostenibile e chiede di mantenere tale sostegno nell'ambito del prossimo QFP;
64. sottolinea l'importanza della ricerca e dello sviluppo per affrontare le sfide tecnologiche in materia di mobilità a basse emissioni; esorta la Commissione affinché continui a sostenere con vigore i programmi di ricerca, quali CleanSky e SESAR;

### **Infrastrutture per i trasporti e investimenti**

65. esorta la Commissione e gli Stati membri a intensificare il cofinanziamento dell'UE a favore di progetti nel campo dei trasporti che contribuiscano all'azione per il clima e alla qualità dell'aria e alla minimizzazione di altri costi esterni, nel quadro del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) e della rete transeuropea di trasporto multimodale (TEN-T);
66. ritiene che i progetti del meccanismo per collegare l'Europa siano fondamentali per la strategia europea per una mobilità a basse emissioni e si rammarica del fatto che la dotazione di bilancio del meccanismo sia stata utilizzata per alimentare il FEIS; chiede pertanto di ripristinare la dotazione di bilancio prevista per il meccanismo per collegare l'Europa e ribadisce la necessità di ricorrere ad altre fonti di finanziamento per il FEIS II; ritiene inoltre che si debba evitare che i progetti ammissibili nell'ambito dell'MCE siano finanziati tramite il FEIS;
67. sottolinea l'importanza di utilizzare in modo efficace il FEIS o di combinare il FEIS con i fondi SIE; ritiene che gli Stati membri dovrebbero investire maggiormente nel loro sistema ferroviario e adoperarsi per aumentare i tassi di assorbimento dei fondi di coesione per i progetti ferroviari;
68. ricorda l'importanza di mantenere la rete infrastrutturale in buono stato e di garantire che la qualità rimanga di alto livello, poiché ciò facilita il flusso e permette anche di ridurre i problemi di traffico e, di conseguenza, i livelli di emissioni di CO<sub>2</sub> e di altre sostanze inquinanti;
69. esorta la Commissione a rendere disponibili maggiori risorse a favore delle città, ai fini della presentazione di un'offerta congiunta per infrastrutture o tecnologie che possano contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti urbani e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico generato dai veicoli stradali; osserva che ciò comprenderebbe, fra l'altro, le stazioni pubbliche di ricarica per i veicoli elettrici, i sistemi di car sharing e di bike sharing e lo sviluppo dei trasporti pubblici;
70. sottolinea l'importanza delle misure di sostegno finanziario per l'innovazione del settore e per la tutela dell'ambiente durante la realizzazione di opere infrastrutturali;

### **Responsabilizzare i cittadini e i decisori politici in materia di cambiamento dei comportamenti**

71. incoraggia le città a includere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e le strategie per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nei propri piani di mobilità (ad esempio, i piani di mobilità urbana sostenibile) e chiede alla Commissione di accordare priorità al cofinanziamento dell'UE dei progetti per la mobilità urbana che contribuiscono al conseguimento di tali obiettivi, anche tramite il sostegno delle innovazioni che aiutano le città in tal senso;
72. ritiene che la promozione del trasporto pubblico collettivo sia una delle modalità più efficienti per ridurre le emissioni e migliorare l'efficienza del trasporto; reputa importante rafforzare il ruolo dei servizi di trasporto pubblico; invita altresì la Commissione e gli Stati membri a promuovere e incentivare l'acquisto da parte delle autorità pubbliche, ma anche da parte di soggetti privati, di veicoli più puliti e meno inquinanti;
73. pone l'accento sulle opportunità offerte dagli appalti pubblici verdi per un trasporto più sostenibile, in particolare per i bus urbani e suburbani;
74. invita la Commissione a rafforzare le reti all'avanguardia tra le città che nella pianificazione urbana privilegiano i modi di trasporto sostenibili, quali gli spostamenti a piedi o in bicicletta, i trasporti pubblici, il car pooling e il car sharing, e a consentire alle autorità locali, regionali e nazionali di condividere, a tal proposito, le migliori prassi in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di strategie per la riduzione dell'inquinamento atmosferico; invita la Commissione, altresì, a incoraggiare gli enti locali, regionali e nazionali a integrare pienamente le esigenze e le procedure di pianificazione dei trasporti, degli alloggi e dell'uso del territorio al fine di conseguire in modo più efficace gli obiettivi della politica sul clima;
75. invita la Commissione e gli Stati membri, tenendo conto dell'incapacità delle norme europee relative ai veicoli leggeri di riflettere le emissioni reali di guida, a esaminare i vantaggi derivanti dall'introduzione di un'indicazione o una norma per i veicoli a bassissimo livello di emissioni (ULEV) che rispetterebbero i valori limite di emissione in condizioni reali di guida;
76. ritiene che sia opportuno rivolgere una maggiore attenzione all'obiettivo di aumentare l'integrazione e l'attrattiva delle forme di trasporto non motorizzate, poiché ciò potrebbe globalmente ridurre l'attrattiva dei mezzi di trasporto privati;
77. invita la Commissione a considerare, nelle sue strategie per una mobilità a basse emissioni, le esigenze di trasporto dei cittadini che vivono nelle zone rurali e isolate;
78. esorta tutti gli enti pubblici a integrare i criteri di sostenibilità negli appalti pubblici;
79. sostiene la Commissione, gli Stati membri e le regioni nell'aumento degli investimenti a favore della combinazione e dell'integrazione della rete ciclabile EuroVelo e delle reti ferroviarie TEN-T;
80. sottolinea che una proposta di revisione del regolamento sulla sicurezza generale è attesa da tempo e chiede alla Commissione di pubblicare tale proposta entro la fine del 2017; è del parere che la tecnologia per i sistemi di "adattamento intelligente della velocità" sia matura e possa salvare molte vite e dovrebbe pertanto essere introdotta su

tutti i veicoli, senza ulteriori indugi; sottolinea che la "visione diretta" per gli autocarri è una soluzione molto efficace per evitare incidenti che coinvolgono utenti della strada vulnerabili e che la proposta dovrebbe contenere norme vincolanti in materia;

## **Richieste specifiche per settore**

### ***Motocicli, autovetture e furgoni***

81. 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 2013<sup>1</sup> 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;
82. 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 di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> prodotte dal settore dei trasporti e, in particolare, a tenere maggiormente conto del contributo dell'alleggerimento alla riduzione diretta delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli;
83. 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;
84. 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 CO<sub>2</sub> 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 al fine di includere l'obbligo di fornire le informazioni sulle emissioni di altri inquinanti atmosferici, quali NOx e particolato;

---

<sup>1</sup> GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15; [OJ L 84 del 20.3.2014, pag. 38.](#)

85. 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 CO<sub>2</sub> per le autovetture che saranno immesse sul mercato a partire dal 2025, al fine di eliminare progressivamente, entro il 2035, le nuove autovetture che emettono CO<sub>2</sub>;
86. invita la Commissione a introdurre un obiettivo minimo relativamente alla percentuale di veicoli a emissioni zero per tutti i costruttori automobilistici;
87. pone l'accento sui vantaggi per l'economia europea derivanti da una rapida transizione verso i veicoli che, in base ai risultati della valutazione del ciclo di vita, sono risultati quelli con il minore impatto sul clima; sottolinea che tale transizione garantirà ai costruttori automobilistici europei di rimanere competitivi sulla scena mondiale, preservando nel contempo i posti di lavoro esistenti e creandone di nuovi;
88. auspica che vi siano crescenti finanziamenti a vantaggio della ricerca tecnologica in relazione alla produzione, alla gestione e allo smaltimento delle batterie dei motori elettrici, affinché gli stessi risultino sempre più eco-sostenibili;
89. 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 NO<sub>2</sub> 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 NO<sub>2</sub> e PM10 nell'atmosfera e non sono conformi alle norme UE in materia di omologazione ed emissioni delle autovetture e dei veicoli leggeri;
90. sottolinea la necessità di sostenere le PMI a partecipare in gran numero al processo di produzione di componenti e veicoli al fine di garantire una concorrenza leale sul mercato dei trasporti e di promuovere i processi di ricerca e innovazione;
91. invita la Commissione a garantire che la regolamentazione post 2020 in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> tenga conto, per quanto possibile, di tutte le alternative tecnologiche per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto su strada; osserva 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);

### *Veicoli pesanti*

92. osserva che i veicoli pesanti saranno responsabili, complessivamente, del 40 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> per il 2025 sulla base dei migliori dati disponibili; si compiace del simulatore dell'efficienza dei trasporti VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool - strumento di calcolo del consumo di energia di un veicolo) e sottolinea la necessità di continuare a garantire l'accesso a dati di monitoraggio trasparenti, realistici e aggiornati;

93. sottolinea l'importante contributo che i "megacamion" possono offrire in termini di miglioramento dell'efficienza del trasporto merci su strada, assicurando un minor numero di viaggi, un risparmio di carburante e quindi minori emissioni; invita pertanto la Commissione e gli Stati membri a incentivare un maggior utilizzo dei "megacamion";
94. invita la Commissione ad avviare la messa a punto di una strategia europea a basse emissioni per gli autotrasporti sulla base di uno studio comparato, onde facilitare la diffusione sul mercato degli autobus e degli autocarri ad efficienza energetica e a zero emissioni; sottolinea che già esistono iniziative da parte degli Stati membri nell'ottica di un trasporto merci su strada a emissioni zero;
95. ritiene che sia opportuno sostenere il crescente utilizzo dei motori puliti per gli automezzi pesanti, dotandoli ad esempio di motore elettrico o di motore alimentato a GNL, ed è del parere che ciò imponga rilevanti investimenti strategici a livello infrastrutturale;
96. chiede alla Commissione di stabilire e permettere anche agli Stati membri di introdurre incentivi e priorità a favore della circolazione dei veicoli a basse emissioni o a emissioni zero lungo tutte le reti TEN-T;
97. sottolinea che gli autobus urbani a basse emissioni e a emissioni zero potrebbero contribuire a ridurre in maniera significativa le emissioni 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 SIE, al fine di sostenere le misure corrispondenti;
98. sottolinea che è importante creare le giuste condizioni per incentivare le energie alternative a basse emissioni nei trasporti e osserva che ciò può essere facilitato garantendo che l'industria disponga di un quadro chiaro e a lungo termine su cui basare gli investimenti concernenti la decarbonizzazione dei combustibili e altre nuove tecnologie; invita la Commissione a prendere in considerazione la possibilità di realizzare uno studio di fattibilità sulle potenziali soluzioni disponibili su cui si può basare una strategia a basse emissioni per il trasporto merci su strada;
99. sostiene il piano della Commissione su una piattaforma per autobus puliti che riunisca operatori di autobus, enti locali, costruttori e fornitori di energia, al fine di incentivare la rapida diffusione di veicoli più puliti e invita la Commissione a promuovere l'autobus come forma ecologicamente sostenibile di trasporto pubblico;
100. prende atto che esistono numerosi esempi di nuove tecnologie e di innovazioni basate sulle tecnologie esistenti che possono comportare notevoli vantaggi a livello ambientale, quali, ad esempio, pneumatici migliori, lubrificanti perfezionati, motori ibridi e a trasmissione più efficienti, e che l'Europa dovrebbe ambire a essere un leader tecnologico in tale settore; chiede alla Commissione di valutare il ruolo di tali tecnologie nel miglioramento dell'efficienza e delle prestazioni ambientali;
101. 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;

102. 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 autocarri, di funzionare in maniera ecologica, rispettando anche i requisiti più rigorosi in materia di emissioni e conseguendo una riduzione massima di NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> 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;

### ***Omologazione e vigilanza del mercato***

103. 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;
104. 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;
105. deplora l'adozione di fattori di conformità elevati per le emissioni di NO<sub>x</sub>, che costituiscono un espediente per emissioni eccessive, generate anche dalle autovetture dopo il 2020; esorta la Commissione a rivedere nel 2017 il fattore di conformità per le prove delle emissioni reali di guida (RDE) in relazione alle emissioni di NO<sub>x</sub>, 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;
106. 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;

### ***Ferrovie***

107. sostiene con vigore i nuovi inviti della Commissione a presentare proposte in relazione ai collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti a livello regionale e plaude alla prospettiva di minimizzare o ridurre l'impatto sul clima; chiede alla Commissione di continuare a prendere in considerazione tali progetti e a pubblicare bandi nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa, nonché nell'ambito della modifica del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, al fine di tener meglio conto della reale efficacia dei diversi tipi di trasporto ferroviario dal punto di vista dell'impatto sull'efficienza energetica del settore dei trasporti;
108. sostiene la priorità attribuita dalla Commissione agli investimenti a favore delle infrastrutture ferroviarie, in particolare per quanto concerne i collegamenti mancanti e i collegamenti transfrontalieri; ricorda a tale proposito che il trasporto ferroviario è, soprattutto per il trasporto delle merci, un modo di trasporto di massa efficiente e sostenibile;
109. sostiene il conseguimento della transizione dal trasporto su strada al trasporto ferroviario (Shift2Rail) incrementando l'interoperabilità delle diverse modalità di trasporto;
110. esorta la Commissione a presentare una proposta ambiziosa in merito alla direttiva sul trasporto combinato che promuova più efficacemente il trasporto merci efficiente e incoraggi un trasferimento modale a favore della ferrovia e delle vie navigabili interne al fine di raggiungere gli obiettivi di trasferimento modale per il 2030 e il 2050 stabiliti nel libro bianco sui trasporti del 2011 "Dieci obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse";
111. invita gli Stati membri, la Commissione e le parti interessate del settore ferroviario a intraprendere tutte le azioni necessarie per attuare l'impresa comune Shift2Rail, al fine di accelerare l'integrazione delle tecnologie avanzate nelle soluzioni innovative di prodotti ferroviari, aumentare l'attrattiva del trasporto ferroviario e rafforzare la posizione dell'industria ferroviaria europea;
112. invita gli Stati membri ad attuare senza indugio e in modo completo ed efficace la direttiva 2012/34/UE (rifusione), il regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 e il quarto pacchetto ferroviario, allo scopo di definire in modo concorrenziale tariffe di accesso alla rete ferroviaria che consentano un'equa concorrenza intermodale;
113. invita la Commissione a prendere in esame gli svantaggi del trasporto ferroviario di passeggeri (ad esempio, quelli legati all'imposizione fiscale, ai diritti di utenza e alle sovvenzioni dirette e indirette) rispetto ad altri modi di trasporto e a garantire parità di condizioni;
114. ribadisce l'importanza dell'interoperabilità e del coordinamento con gli altri modi di trasporto, di una maggiore affidabilità e riduzione del rumore, nonché di un trasporto multimodale ininterrotto;

115. sottolinea la necessità di un'attuazione completa, efficace e uniforme del regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, a vantaggio sia dei passeggeri che dell'industria;

### *Trasporto aereo*

116. chiede alla Commissione di migliorare l'efficienza del trasporto aereo, in modo particolare assicurando la rapida attuazione del cielo unico europeo da parte degli Stati membri, partecipando attivamente ai lavori dell'ICAO per assicurare ambiziose norme internazionali in materia di CO<sub>2</sub> e fornendo un finanziamento adeguato per l'impresa comune per la ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR) e le iniziative tecnologiche congiunte "Clean Sky";
117. ricorda che lo spazio aereo rientra anch'esso nel mercato unico dell'UE e che qualsiasi frammentazione derivante dal suo utilizzo inefficiente come pure da pratiche nazionali divergenti (riguardanti, ad esempio, le procedure operative, le tasse, i prelievi, etc.) causa tempi di volo più lunghi, ritardi, maggiori consumi di carburante, emissioni di CO<sub>2</sub> più elevate oltre a ripercuotersi negativamente sul resto del mercato e ostacolare la competitività dell'Unione;
118. 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 (OSS) relativo all'azione per il clima;
119. prende atto della decisione della 39<sup>a</sup> sessione dell'Assemblea dell'ICAO di predisporre un sistema per una misura mondiale basata sul mercato (MBM) 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;
120. 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;
121. sottolinea l'importanza di incentivare le traiettorie migliori e più brevi dei voli al fine di risparmiare carburante ed emissioni nocive, rispetto a rotte più lunghe scelte per evitare spazi aerei con maggiori costi;

122. sottolinea l'importanza di continuare a stimolare la ricerca in questo settore, al fine di intensificare gli investimenti nelle tecnologie per lo sviluppo di un settore aereo sostenibile, promuovendo la progettazione di aeromobili più leggeri, l'utilizzo della tecnologia digitale e satellitare a sostegno di una gestione più efficiente delle rotte aeree, e la produzione e l'uso di combustibili alternativi e di nuova generazione, soprattutto in considerazione del fatto che in questo settore non esistono molte alternative ai carburanti liquidi tradizionali, anche attraverso l'istituzione di partenariati pubblico-privati;
123. invita la Commissione a individuare nuovi modi per sostenere la diffusione di carburanti rinnovabili per il settore aereo, allo scopo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo;
124. invita gli Stati membri e l'industria aeronautica a favorire l'elaborazione di ulteriori misure intese a promuovere le iniziative intelligenti volte a ridurre le emissioni nel settore del trasporto aereo da e verso gli aeroporti e al loro interno;

### *Trasporto marittimo*

125. osserva che l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) 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'OMI, le emissioni di CO<sub>2</sub> 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;
126. sottolinea che, per garantire un'efficace riduzione globale delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo internazionale, in linea con il conseguimento dell'obiettivo dei 2° C previsto nell'accordo di Parigi sul clima della COP21, e per affrontare le barriere attualmente presenti sul mercato alla progettazione delle imbarcazioni e all'efficienza operativa, è opportuno modificare in modo coerente il sistema di monitoraggio, rendicontazione e verifica dell'UE al fine di allinearli al sistema di raccolta dati recentemente adottato dall'Organizzazione marittima internazionale, pur preservando la trasparenza, la verifica e la raccolta di dati reali sui trasporti;
127. sottolinea l'importanza di recepire e attuare pienamente la direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>1</sup>, compresa la creazione di punti di rifornimento di GNL attraverso i corridoi TEN-T e nei porti marittimi; ritiene che un più ampio utilizzo del GNL nei trasporti merci potrebbe contribuire alla mobilità a basse emissioni, tenuto conto degli obiettivi internazionali a lungo termine in materia di clima

---

<sup>1</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

ed energia;

128. ritiene che sia necessario creare una macroregione europea del Mar Nero al fine di assicurare lo sfruttamento delle opportunità derivanti dalla cooperazione transfrontaliera in tale regione;
129. sottolinea che le soluzioni innovative di finanziamento e l'uso degli strumenti dell'UE di sostegno agli investimenti resi disponibili dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) dovrebbero fornire strumenti utili per aiutare gli armatori a coprire e/o farsi carico dei costi iniziali delle azioni per ridurre le emissioni di gas a effetto serra;
130. accoglie con favore la recente adozione da parte dell'OMI di un limite mondiale del tenore di zolfo pari allo 0,5 %, che dovrebbe prevenire 250 000 decessi prematuri a livello mondiale;
131. sostiene l'introduzione di ulteriori zone di controllo delle emissioni di zolfo e di NOx in Europa;
132. ricorda che la riduzione delle emissioni di particolato carbonioso del trasporto marittimo, in particolare nella regione artica, è essenziale per ridurre il riscaldamento globale;
133. 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;

### ***Vie navigabili***

134. 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;
135. chiede alla Commissione di procedere a una revisione della direttiva relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS)<sup>1</sup> nel 2018, allo scopo di promuovere l'utilizzo dei RIS per ridurre le emissioni prodotte dalla navigazione interna e di stabilire una base giuridica a livello dell'Unione per lo scambio transfrontaliero di dati, consentendo la piena attuazione dei RIS transfrontalieri e l'integrazione digitale con altri modi di trasporto;
136. sottolinea che il trasporto fluviale in Europa dovrebbe essere promosso e sfruttato e invita la Commissione a destinare un sostegno finanziario a favore della pulizia delle navi affondate, tenendo conto del fatto che le operazioni sono costose e considerando la prospettiva dello sviluppo regionale unitamente all'incremento della navigazione

---

<sup>1</sup> Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità, GU L 255 del 30.9.2005, pagg. 152-159.

fluviale e del trasporto fluviale nel mercato interno;

137. incoraggia la Commissione e gli Stati membri a presentare misure sull'uso dell'energia eolica e dell'energia solare e sui modi per rendere più ecologici i motori e il carburante delle navi destinate alla navigazione interna, tra l'altro, mostrando le buone pratiche di chi è all'avanguardia e sostenendo il finanziamento delle vie navigabili interne pulite tramite l'attuale fondo di demolizione e gli strumenti del FEIS e della BEI;
138. sottolinea che, tenendo conto delle reali esigenze del mercato, è necessario un forte sostegno a livello dell'Unione e a livello nazionale e regionale per garantire che un numero sufficiente di porti interni della rete centrale TEN-T sia dotato di infrastrutture per le energie alternative e di punti di rifornimento e siti di stoccaggio accessibili al pubblico per i trasporti fluviali, entro distanze adeguate;

o

o o

139. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

## MOTIVAZIONE

Un sistema di trasporti sicuro, efficiente e a costi sostenibili è essenziale per la vita dei cittadini europei, per lo sviluppo del mercato interno e per conseguire la connettività globale. Nel contempo, le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti in Europa sono aumentate e nel 2014 sono risultate superiori del 20 % rispetto al 1990. Attualmente, il settore dei trasporti produce quasi un quarto delle emissioni di gas a effetto serra in Europa.

L'Unione e gli Stati membri hanno firmato l'accordo di Parigi, entrato in vigore il 4 novembre 2016, che mira a contenere l'aumento della temperatura globale ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali e a compiere sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5°C in più rispetto ai livelli preindustriali. Per conseguire tali obiettivi anche il settore dei trasporti deve offrire il proprio contributo. Una transizione irreversibile verso una mobilità a basse emissioni di carbonio e di inquinanti atmosferici è in tal senso l'unica soluzione. Il Libro bianco sui trasporti del 2011 e le successive relazioni del Parlamento europeo ribadiscono con chiarezza l'obiettivo per il settore dei trasporti, vale a dire una riduzione di almeno il 60 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti rispetto al 1990 entro la metà del secolo, con la ferma intenzione di raggiungere l'obiettivo di zero emissioni.

La comunicazione della Commissione del 20 luglio 2016 dal titolo "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" riunisce le diverse misure e propone iniziative legislative e non legislative atte ad accelerare la transizione verso la mobilità a basse emissioni, ponendo l'accento sulle opportunità per l'industria, i servizi, le imprese di fornitura di servizi energetici e gli investitori di contribuire alla crescita sostenibile e di creare occupazione. La relazione accoglie con favore la comunicazione e concorda sull'importanza delle misure da adottare in tutti gli ambiti descritti nel piano d'azione per la mobilità a basse emissioni, ribadendo la necessità di un intervento ancora più ambizioso in determinati campi.

La proposta di regolamento sulla condivisione degli sforzi, pubblicata unitamente a tale strategia, definisce in modo chiaro gli obiettivi degli Stati membri relativi alla riduzione delle emissioni nei settori non coperti dal sistema ETS, incluso il settore dei trasporti, e i due documenti si integrano a vicenda in un pacchetto coerente di misure.

La comunicazione individua tre leve fondamentali per lo sviluppo del settore dei trasporti verso una mobilità a basse emissioni, in termini di neutralità tecnologica e di contributo all'occupazione, alla crescita e agli investimenti. Si tratta di: maggiore efficienza del sistema dei trasporti, energie alternative a basse emissioni nei trasporti, veicoli a basse o a zero emissioni. La relazione segue tali orientamenti e introduce altresì diversi nuovi elementi.

Per quanto riguarda i prezzi dei trasporti, la relazione sottolinea l'esigenza di ulteriori azioni volte a creare condizioni di parità per le diverse modalità di trasporto in Europa, mediante segnali di prezzo più netti che riflettano più efficacemente i principi del "chi inquina paga" e "l'utente paga". Plaudo agli sforzi compiuti dalla Commissione per mettere a punto norme sui sistemi interoperabili di telepedaggio nell'UE e all'imminente revisione della direttiva Eurobollo. La relazione sottolinea l'importanza di aggiornamenti relativamente ai costi esterni di tutte le modalità di trasporto, basati, fra l'altro, sui recenti sviluppi associati alle economie e ai cambiamenti climatici e su dati migliori per quanto riguarda le emissioni in condizioni reali di guida.

Il ruolo della digitalizzazione nei progetti di mobilità sostenibile è ribadito con forza nella

relazione, con particolare enfasi sulla logistica e i veicoli autonomi, per far fronte ai problemi di traffico nelle città. La diffusione di sistemi cooperativi di trasporto intelligente assume grande importanza e richiede un quadro europeo per il loro coordinamento.

La multimodalità svolge un ruolo estremamente importante per la mobilità a basse emissioni. Sarebbe pertanto opportuno rafforzare gli incentivi a sostegno dell'integrazione multimodale e del trasporto combinato, aggiornandoli periodicamente in modo che la transizione verso modi di trasporto sostenibili e a basse emissioni diventi effettiva. La seconda generazione di piani di lavoro e misure a favore della realizzazione della rete transeuropea di trasporto dovrà rivolgere un'attenzione particolare agli aspetti ambientali. A tale proposito, i progetti finanziati dal programma TEN-T, nonché dal FEIS o dal MCE, dovrebbero annoverare tra i criteri di ammissibilità il loro contributo alla riduzione dei cambiamenti climatici.

Dovrebbero essere adottate misure a livello di UE per sostenere un approccio proattivo delle città volto a incoraggiare il trasferimento modale a favore degli spostamenti attivi, dei trasporti pubblici e/o dei sistemi di mobilità condivisa, in modo da decongestionare i centri urbani e ridurre l'inquinamento. La revisione del regolamento che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus dovrebbe tenere conto di tali aspetti.

La relazione insiste sull'importanza di responsabilizzare i cittadini e i decisori politici in materia di cambiamento dei comportamenti, attraverso misure quali il sostegno volto ad agevolare la fornitura di informazioni facilmente accessibili sulle emissioni di gas a effetto serra come diritto dei passeggeri di servizi intermodali, il rafforzamento delle reti di città all'avanguardia, per condividere gli esempi positivi relativamente alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e alle strategie per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, l'elaborazione di concetti di trasferimento modale per le brevi distanze dall'auto di proprietà a una catena di mobilità intermodale come percorsi pedonali, piste ciclabili, trasporti pubblici, mobilità collettiva.

La transizione verso trasporti alimentati da energie alternative a basse emissioni è stata avviata e dovrà essere ulteriormente sviluppata nei decenni a venire. La sostenibilità dell'uso di combustibili alternativi è un fattore determinante per il successo di detta transizione. Ai fini della sostenibilità è necessario realizzare infrastrutture specifiche. La relazione ribadisce, in tal senso, quanto sia importante che la legislazione da adottare, come il pacchetto legislativo sulle fonti energetiche rinnovabili, imponga l'obbligo per i fornitori di combustibili di ridurre le emissioni di gas a effetto serra attraverso un'offerta ampia di energia elettrica generata da fonti rinnovabili, biocarburanti all'avanguardia sostenibili e combustibili sintetici. La relazione plaude agli sforzi compiuti per garantire infrastrutture complete e interoperabili per la carica dei veicoli elettrici, nel quadro dell'attuazione della direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, e invita gli Stati membri a intensificare le azioni di attuazione dei quadri strategici specifici per la realizzazione di postazioni pubbliche di ricarica elettrica.

L'obiettivo della transizione verso i veicoli a emissioni zero può essere raggiunto unicamente sostenendo l'innovazione, in modo da garantire l'efficienza dei veicoli e promuovere la domanda di tali prodotti. La fiducia dei consumatori per quanto riguarda le prove sui veicoli può essere riconquistata soltanto con prove migliori e, ove tecnologicamente fattibile, i futuri standard dell'Unione sul CO<sub>2</sub> per quanto concerne le autovetture dovrebbero essere misurati con prove in condizioni reali di guida. L'elettrificazione volta al raggiungimento di una

mobilità a emissioni zero richiede che si compiano sforzi onde garantire emissioni zero lungo l'intero ciclo di vita.

Il relatore ritiene che il sistema di etichettatura delle autovetture andrebbe rivisto in modo da migliorare le informazioni fornite ai consumatori e da introdurre norme in materia di appalti pubblici per incentivare l'uso di veicoli puliti. Deplora il fatto che gli Stati membri continuino ad applicare un'ampia gamma di incentivi contraddittori che scoraggiano la mobilità a basse emissioni e sovvenzionano veicoli inefficienti e inquinanti, in particolare le autovetture aziendali.

Si auspicano misure rigorose per la fissazione degli standard sul biossido di carbonio dalla strategia post 2020 per autovetture e furgoni e dalla strategia per gli autobus.

La relazione analizza le tendenze dei settori specifici per le diverse modalità di trasporto, al fine di realizzare una mobilità a basse emissioni.

Si sottolinea l'importanza degli attivatori trasversali a sostegno della mobilità a basse emissioni, in particolare il collegamento tra i sistemi di trasporto e i sistemi energetici, la ricerca, l'innovazione e la competitività, le tecnologie digitali e le nuove competenze, nonché la certezza necessaria per gli investimenti.

È estremamente importante che l'UE diriga i suoi strumenti d'investimento verso il sostegno a una maggiore efficienza del sistema di trasporto nel rispetto della neutralità tecnologica, alle energie alternative a basse emissioni nei trasporti e ai veicoli a basse o a zero emissioni.

Nel contesto dell'azione globale in materia di trasporti internazionali, sono necessari ulteriori sforzi verso la mobilità a basse emissioni e il contributo dell'UE, sia esso destinato al settore del trasporto aereo, a livello di ICAO, o al settore marittimo, a livello di IMO, è di estrema importanza per compiere progressi in tale direzione.

Per concludere, oltre alle misure adottate dall'Unione per ridurre le proprie emissioni, è importante che siano studiate di concerto con paesi terzi soluzioni per il clima, attraverso progetti congiunti, in linea con quanto proposto con l'accordo di Parigi in merito a un nuovo meccanismo di cooperazione internazionale per la lotta ai cambiamenti climatici.

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

### **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 CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri<sup>2</sup>,
- 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/CE<sup>3</sup>,
- 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

---

<sup>1</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

<sup>2</sup> GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.

<sup>3</sup> GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1.

strada<sup>1</sup>,

- 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/CE<sup>2</sup>,
- vista la sua raccomandazione del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>3</sup>,
- 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 Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio<sup>4</sup>,
- 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/CE<sup>5</sup>,
- 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/CE<sup>6</sup>,
- 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 Consiglio<sup>7</sup>,
- 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 rinnovabili<sup>8</sup>,
- vista la sua risoluzione del 23 giugno 2016 sui progressi compiuti nel campo delle energie rinnovabili<sup>9</sup>,
- 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),

---

<sup>1</sup> GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5.

<sup>2</sup> GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1.

<sup>3</sup> Testi approvati: P8\_TA(2017)0100.

<sup>4</sup> GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

<sup>5</sup> GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

<sup>6</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

<sup>7</sup> GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

<sup>8</sup> GU L 239 del 15.9.2015, pag. 1.

<sup>9</sup> Testi approvati, P8\_TA(2016)0292.

- vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti<sup>1</sup>,
- 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 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 prematuri<sup>2</sup> all'anno nell'UE e genera costi sanitari

---

<sup>1</sup> Testi approvati, P8\_TA(2015)0310.

<sup>2</sup> <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>

compresi tra 330 e 940 miliardi di EUR<sup>1</sup>, 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;
- 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<sub>2,5</sub> 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

---

<sup>1</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>

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 2013<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> prodotte dal settore dei

---

<sup>1</sup> GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15; GU L 84 del 20.3.2014, pag. 38.

trasporti e, in particolare, a tenere maggiormente conto del contributo dell'alleggerimento alla riduzione diretta delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 in modo probabile 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; 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>;
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 CO<sub>2</sub> 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 NO<sub>2</sub> 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 NO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> tenga conto, per quanto possibile, di tutte le alternative tecnologiche per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> 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<sup>a</sup> 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 CO<sub>2</sub>; 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 CO<sub>2</sub> 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'occupazione<sup>1</sup>;
61. ritiene che la promozione delle garanzie di origine possa contribuire ad aumentare significativamente la quota di energia rinnovabile nel settore dei trasporti.

---

<sup>1</sup> 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**

<b>Approvazione</b>	29.6.2017
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 45 -: 1 0: 3
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	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
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	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
<b>Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Richard Corbett

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

<b>45</b>	<b>+</b>
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

<b>1</b>	<b>-</b>
EFDD	Julia Reid

<b>3</b>	<b>0</b>
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
PPE	Elisabetta Gardini

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

<b>Approvazione</b>	12.10.2017
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 25 -: 10 0: 10
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, André Elissen, Michael Gahler, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Olga Sehnalová, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
<b>Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Jaromír Kohlíček

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE  
COMPETENTE PER IL MERITO**

25	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
PPE	Georges Bach
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Olga Sehnalová, Claudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Karima Delli, Bas Eickhout

10	-
ECR:	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD:	Peter Lundgren
ENF:	Marie-Christine Arnautu, André Elissen
PPE:	Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Markus Pieper

10	0
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Luis de Grandes Pascual, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Wim van de Camp

Significato dei simboli utilizzati:

- + : favorevoli
- : contrari
- 0 : astenuti