

Rendere i trasporti più ecologici e internalizzare i costi esterni

Risoluzione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 su come rendere i trasporti più ecologici e internalizzare i costi esterni (2008/2240(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione dell'8 luglio 2008, intitolata "Rendere i trasporti più ecologici" (COM(2008)0433),
 - vista la comunicazione della Commissione dell'8 luglio 2008, intitolata "Strategia per l'internalizzazione dei costi esterni" (COM(2008)0435),
 - vista la comunicazione della Commissione dell'8 luglio 2008, intitolata "Misure antirumore per il parco rotabile esistente" (COM(2008)0432),
 - vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 su "Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente"¹,
 - vista la sua risoluzione dell'11 marzo 2008 sulla politica europea del trasporto sostenibile tenendo conto delle politiche europee dell'energia e dell'ambiente²,
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0055/2009),
- A. considerando gli obiettivi dell'Unione europea di ridurre del 20% i gas serra, di aumentare al 20% la quota di energia da fonti rinnovabili e diminuire i consumi energetici del 20% entro il 2020,
- B. considerando che, al fine di rendere i trasporti più ecologici, la Commissione ha formulato una serie di suggerimenti per la lotta contro il cambiamento climatico una comunicazione sull'internalizzazione dei costi esterni, per tutti i modi di trasporto, una comunicazione sulla riduzione del rumore ferroviario e una proposta legislativa specifica per la revisione dei costi per l'uso delle infrastrutture a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci,
- C. considerando che l'articolo 11, paragrafi 3 e 4, della direttiva eurobollo³, così come modificata nel 2006, stabiliva quanto segue: "Entro il 10 giugno 2008, la Commissione, dopo avere esaminato tutte le opzioni, compresi i costi legati all'ambiente, al rumore, alla congestione e alla salute, presenta un modello generalmente applicabile, trasparente e comprensibile per la valutazione di tutti i costi esterni che serva da base per i calcoli futuri della tassazione sulle infrastrutture. Tale modello è accompagnato da un'analisi dell'impatto sull'internalizzazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto e da una strategia di applicazione graduale di tale modello a tutti i modi di trasporto. La relazione e il modello sono accompagnati, se del caso, da proposte al Parlamento europeo e al Consiglio per un'ulteriore revisione della presente direttiva."

¹ GU C 175 E del 10.7.2008, pag. 556.

² Testi approvati, P6_TA(2008)0087.

³ Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

- D. considerando che l'internalizzazione va integrata in una politica più approfondita che promuova la co-modalità e un sistema di trasporti sostenibile e che includa altresì la promozione della ricerca, il finanziamento di infrastrutture, l'apertura dei mercati e la normalizzazione; considerando tuttavia che questi segnali di prezzo non sono di per sé sufficienti a modificare la condotta degli utenti fintantoché non saranno loro disponibili le necessarie alternative (macchine più "pulite", forme di trasporto alternative, ecc.),
- E. considerando che la Commissione ha illustrato in modo convincente l'impatto del rumore ferroviario sulla salute della popolazione e che, però, si limita a mettere in evidenza quale fulcro della sua iniziativa per la riduzione del rumore ferroviario, la necessità di dotare i vagoni merci di sistemi frenanti meno rumorosi,

Rendere i trasporti più ecologici

1. accoglie favorevolmente la comunicazione della Commissione "Rendere i trasporti più ecologici" quale primo passo, parziale ma importante, verso un'impostazione più generale, finalizzata a rendere i diversi modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e quale riconoscimento dell'importanza e della necessità di rendere il trasporto più efficiente nel contesto della lotta al cambiamento climatico;
2. sottolinea la grande utilità della mobilità per la qualità di vita dei cittadini, la crescita e l'occupazione nell'Unione europea, la coesione socioeconomica e territoriale e il commercio con i paesi terzi, nonché per le imprese e per i lavoratori che operano direttamente e indirettamente nel settore dei trasporti e della logistica;
3. riconosce che la mobilità ha ripercussioni positive ed è indispensabile per lo sviluppo economico e la coesione socioeconomica e territoriale dell'Unione europea, ma ha anche effetti negativi sulla natura e sull'uomo; auspica pertanto che la politica europea dei trasporti, tenendo conto dei legittimi interessi dei cittadini e delle aziende in relazione alla mobilità, continui a porsi come obiettivo un maggiore rispetto dell'ambiente nel settore dei trasporti, eliminando o perlomeno riducendo, le ripercussioni negative dei trasporti, coerentemente con gli obiettivi comunitari in tema di lotta al riscaldamento globale entro il 2020;
4. accoglie con favore la redazione, da parte della Commissione nella sua comunicazione, di un "inventario" delle misure finora adottate dall'Unione europea per una politica dei trasporti sostenibile;
5. si rammarica del fatto che la Commissione non abbia presentato un piano integrato volto a rendere tutti i settori dei trasporti più rispettosi dell'ambiente; osserva che la Commissione ha già adottato alcune iniziative preliminari finalizzate ad una strategia globale per l'internalizzazione dei costi esterni in tutti i modi di trasporto, ma che finora si è limitata a:
 - seguire un'impostazione frammentaria, indicata in un manuale per la valutazione dei costi esterni dei trasporti e la loro internalizzazione nei singoli settori (si veda il manuale per la valutazione dei costi esterni nel settore dei trasporti);
 - presentare una proposta di modifica alla direttiva 1999/62/CE (direttiva eurobollo) finalizzata a consentire agli Stati membri la tassazione dei costi esterni derivanti dagli autoveicoli pesanti, conformemente all'articolo 11 della suddetta direttiva;
 - proporre la tassazione dei costi esterni causati dal rumore proveniente dai treni tramite canoni per l'uso delle infrastrutture modulati in funzione delle emissioni acustiche;

6. invita pertanto la Commissione a sviluppare, per tutti i modi di trasporto, le misure e gli strumenti necessari per rendere i trasporti più ecologici, tenendo conto delle convenzioni internazionali in vigore e delle misure già adottate nei diversi settori dei trasporti; esorta inoltre la Commissione a effettuare, in relazione a queste proposte, valutazioni scientificamente fondate, finalizzate a determinare l'impatto delle singole misure e le relative ripercussioni sulla competitività tra i diversi modi di trasporto, nonché il loro impatto sui costi della mobilità e sulla competitività, presentando su tale base un piano integrato volto a rendere i trasporti più ecologici, corredato di proposte legislative specifiche;

Internalizzazione dei costi esterni

7. rileva che la Commissione, nella sua comunicazione relativa alla strategia per l'internalizzazione dei costi esterni, non ha ottemperato all'obbligo impostole dal Parlamento e dal Consiglio, ai sensi dell'articolo 11 della direttiva eurobollo come modificata, dal momento che, per sua stessa ammissione, non ha messo a punto e presentato un modello di applicabilità generale, trasparente e comprensibile per la valutazione dei costi esterni complessivi, non avendo analizzato l'impatto su ciascun modo di trasporto e limitandosi in pratica a presentare, unicamente per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, un primo abbozzo di strategia per l'applicazione graduale del modello a tutti i modi di trasporto;
8. rileva che la Commissione, nella sua comunicazione, fa numerosi riferimenti al manuale, pubblicato nel gennaio 2008, relativo al calcolo dei costi esterni, il quale riflette le più recenti conoscenze scientifiche riguardanti il calcolo dei costi esterni nel settore dei trasporti;
9. rileva che nella sua comunicazione la Commissione ha offerto motivazioni scientifiche plausibili per l'imputazione delle singole voci di spesa esterne ai diversi modi di trasporto, adottando un "approccio pragmatico basato sul costo medio"; sostiene in linea di massima la base scelta dalla Commissione - la tariffazione dei costi sociali marginali, in conformità con il Libro bianco sui trasporti del 2001;
10. rileva che nella sua comunicazione e nella proposta di direttiva volta a modificare la direttiva 1999/62/CE (direttiva eurobollo) la Commissione tiene esplicitamente conto del principio "chi inquina paga" sancito dall'articolo 175, paragrafo 5, del trattato; invita tuttavia la Commissione a tenere conto, nelle prossime iniziative riguardanti l'internalizzazione dei costi esterni, di ogni forma già esistente di internalizzazione dei costi esterni, come le imposte sugli oli minerali e i diritti di utenza stradale;
11. invita la Commissione in sede di presentazione di ulteriori proposte in materia di ecocompatibilità dei trasporti, ad includere valutazioni dell'impatto in termini di concorrenza tra i modi di trasporto e di ripercussioni ambientali e sociali associate, così come è stato fatto con la proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE (direttiva eurobollo), e ad includere i costi della mobilità e della competitività;
12. deplora che la Commissione non abbia proposto misure atte a mitigare gli effetti dell'aumento delle distanze derivante dall'allargamento dell'Unione europea e che non abbia elaborato alcuna previsione sugli effetti della sua realizzazione, in particolare in quegli Stati membri che presentano barriere geografiche e in quelli che non hanno ancora alternative di tipo multimodale; esorta pertanto la Commissione a porre rimedio a tali carenze nell'ambito della prossima revisione delle reti transeuropee dei trasporti (TEN-T);

13. esorta a tal fine la Commissione a presentare una proposta complementare di "corridoi verdi" per la mobilità multimodale, nel quadro della revisione delle TEN-T, che neutralizzi gli oneri imposti dalla presente proposta, permettendo un'accessibilità e una mobilità prive di ostacoli;
14. esorta la Commissione a presentare, senza indugio, in primo luogo, proposte specifiche per tutti i modi di trasporto e, in secondo luogo, ad adempiere al compito risultante dall'articolo 11 della direttiva eurobollo come modificata, presentando un piano esaustivo per la quantificazione e l'imputazione dei costi esterni e valutandone l'impatto in base a un modello comprensibile;

Misure antirumore nel trasporto su rotaia

15. riconosce che, nella sua comunicazione sulle misure antirumore per il parco rotabile esistente, la Commissione ha tenuto conto della necessità di ridurre l'inquinamento acustico a carico della popolazione che abita lungo le reti ferroviarie, dovuto soprattutto ai vagoni merci;
16. sottolinea che l'adeguamento dei vagoni a costi ragionevoli presuppone che gli ostacoli tecnici esistenti vengano superati e che gli oneri amministrativi dei rispettivi certificati vengano eliminati il più presto possibile e prima dell'adozione di misure legislative vincolanti;
17. esorta la Commissione a presentare una proposta di direttiva sulla tassazione, modulata in funzione delle emissioni acustiche, per le locomotive e i vagoni, in modo da introdurre incentivi per le compagnie ferroviarie prima possibile, affinché rendano in breve tempo meno rumoroso il materiale rotabile tramite la sostituzione delle suole dei freni; ritiene che, laddove necessario, possano eventualmente essere prese in considerazione misure a breve termine e che nessuna misura legislativa debba avere conseguenze negative per il trasporto ferroviario ai fini della concorrenza intermodale;
18. si aspetta dalla Commissione che nella sua proposta individui una modalità praticabile, tale da garantire, tramite la destinazione specifica delle entrate, la conversione non soltanto dei vagoni delle società ferroviarie, ma anche dei vagoni di altre società utilizzati dalle società ferroviarie;

o

o o

19. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.