



---

TESTI APPROVATI

---

**P8\_TA(2017)0228**

**Trasporto stradale nell'Unione europea**

**Risoluzione del Parlamento europeo del 18 maggio 2017 sul trasporto stradale nell'Unione europea (2017/2545(RSP))**

*Il Parlamento europeo,*

- visto l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- vista la 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<sup>1</sup>,
- vista la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto<sup>2</sup>,
- visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada<sup>3</sup>,
- visto il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada<sup>4</sup>,
- visto il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada<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<sup>6</sup>,

---

<sup>1</sup> GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42.

<sup>2</sup> GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

<sup>3</sup> GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

<sup>4</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

<sup>5</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

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

- visto il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada<sup>1</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),
  - vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile<sup>2</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 19 gennaio 2017 sulla logistica nell'UE e sul trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T<sup>3</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 24 novembre 2016 sulle nuove opportunità per le piccole imprese di trasporto, compresi i modelli di economia collaborativa<sup>4</sup>,
  - vista la relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sullo stato del mercato europeo del trasporto stradale (COM(2014)0222),
  - vista la direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale<sup>5</sup>,
  - viste le comunicazioni della Commissione dal titolo "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" (COM(2016)0501) e "Trasporti e CO<sub>2</sub>" (COM(1998)0204),
  - visto l'accordo di Parigi nel cui quadro i firmatari si sono impegnati a contenere l'aumento della temperatura globale in questo secolo ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali e a proseguire gli sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5°C,
  - vista la dichiarazione di Amsterdam del 14 aprile 2016 sulla cooperazione nel campo della guida connessa e automatizzata – Navigare con veicoli connessi e automatizzati sulle strade europee,
  - vista la sua risoluzione del 14 settembre 2016 sul dumping sociale nell'Unione europea<sup>6</sup>,
  - vista la comunicazione della Commissione 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 l'articolo 123, paragrafo 2, del suo regolamento,
- A. considerando che la Commissione dovrebbe presentare con urgenza proposte legislative in merito al mercato del trasporto di merci su strada (in appresso "iniziative nel settore stradale"), con l'obiettivo di individuare e affrontare le sfide cui è esposto il settore;

---

<sup>1</sup> GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

<sup>2</sup> Testi approvati: P8\_TA(2015)0310.

<sup>3</sup> Testi approvati, P8\_TA(2017)0009.

<sup>4</sup> Testi approvati, P8\_TA(2016)0455.

<sup>5</sup> GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9.

<sup>6</sup> Testi approvati, P8\_TA(2016)0346.

- B. considerando che l'economia del trasporto su strada nell'UE assicura 5 milioni di posti di lavoro diretti e contribuisce per quasi il 2 % al PIL dell'UE, con 344 000 imprese di trasporto di persone su strada e oltre 560 000 imprese di trasporto di merci su strada<sup>1</sup>;
- C. considerando che nel 2013 le attività di trasporto di persone su strada nell'UE hanno registrato 5 323 miliardi di passeggeri-chilometro e che le autovetture hanno rappresentato il 72,3 % del totale delle attività di trasporto di passeggeri nell'UE 28, mentre gli autobus l'8,1 %<sup>2</sup>;
- D. considerando che la sicurezza stradale rimane un tema di grande attualità per l'UE, dove nel 2015 sono stati registrati 135 000 feriti gravi e 26 100 decessi;
- E. considerando che il trasporto su strada costituisce un motore dell'economia dell'UE e dovrebbe continuare a svolgere un ruolo di primo piano nella generazione di ulteriore crescita economica e nella creazione di posti di lavoro, come pure nella promozione della competitività e della coesione territoriale; che è necessario, nel contempo, che il settore diventi più sostenibile e che rispetti condizioni di lavoro dignitose e i diritti sociali;
- F. considerando che il trasporto su strada è un settore in cui l'Europa è leader a livello mondiale, sia nelle attività di fabbricazione che di trasporto, e che è essenziale che il trasporto su strada europeo continui a svilupparsi, a investire e a rinnovarsi in modo sostenibile ed ecologico, onde mantenere la sua leadership tecnologica a livello mondiale nel contesto di un'economia globale sempre più caratterizzata dall'emergere di nuovi potenti attori e di nuovi modelli imprenditoriali;
- G. considerando che il trasporto su strada continua a eliminare progressivamente i combustibili fossili, data l'urgente necessità di migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità di questo settore, in particolare tramite i combustibili alternativi, i gruppi propulsori alternativi e la digitalizzazione, in maniera economicamente efficiente senza sacrificarne la competitività;
- H. considerando che i trasporti svolgono un ruolo di rilievo nei cambiamenti climatici, giacché rappresentano circa il 23,2 % del totale delle emissioni di gas serra dell'UE, e che nel 2014 il trasporto su strada è stato responsabile del 72,8 % delle emissioni di gas serra del settore dei trasporti dell'UE;
- I. considerando che, in base alle stime, la congestione stradale costa all'economia dell'UE l'equivalente dell'1 % del suo PIL in perdite di tempo, consumo aggiuntivo di carburante e inquinamento;
- J. considerando che il trasporto internazionale di merci su strada si trova ad affrontare un numero crescente di ostacoli normativi stabiliti dagli Stati membri;
- K. considerando che le reti multimodali e l'integrazione dei diversi modi e servizi di trasporto hanno il potenziale per migliorare i collegamenti e l'efficienza del trasporto di persone e merci, contribuendo così a ridurre le emissioni di carbonio e altre emissioni dannose;
- L. considerando che da parte degli Stati membri vi è una mancanza di applicazione della

---

<sup>1</sup> Fonte: EU Transport in Figures 2016, sulla base di dati di Eurostat.

<sup>2</sup> Fonte: EU Transport in Figures 2016, sulla base di dati di Eurostat.

legislazione europea in materia di cabotaggio;

- M. considerando che vi sono enormi differenze in tutta l'Unione nell'attuazione della normativa in vigore in materia di condizioni di lavoro, diritti sociali e sicurezza stradale;

***Migliorare la competitività e l'innovazione nel settore dei trasporti su strada***

1. ritiene che le iniziative nel settore stradale dovrebbero fornire un impulso quanto mai necessario per aumentare la sostenibilità, la sicurezza, l'innovazione e la competitività del settore europeo dei trasporti su strada, per sviluppare ulteriormente l'infrastruttura stradale europea al fine di migliorare l'efficienza della logistica e dei trasporti su strada e per garantire condizioni di parità per gli operatori sul mercato globale, come pure il completamento e il miglioramento del funzionamento del mercato interno per il trasporto su strada di passeggeri e merci, nonché per definire una strategia a lungo termine per il settore europeo del trasporto su strada;
2. ritiene inoltre che le iniziative nel settore stradale dovrebbero incoraggiare lo sviluppo tecnologico di veicoli, promuovere i combustibili alternativi, aumentare l'interoperabilità dei sistemi e delle modalità di trasporto e garantire l'accesso al mercato per le PMI;
3. invita la Commissione, nell'elaborazione delle iniziative nel settore stradale, a tenere conto della risoluzione del Parlamento del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del libro bianco 2011 sui trasporti; sottolinea che il trasporto su strada deve essere considerato nell'ambito di un approccio olistico e a lungo termine nel quadro della politica dell'UE in materia di trasporti intermodali e sostenibili;
4. invita la Commissione, nell'elaborazione del pacchetto di iniziative sulla mobilità stradale, a tenere ugualmente conto della risoluzione del Parlamento del 14 settembre 2016 sul dumping sociale nell'Unione europea;
5. sottolinea che il settore dei trasporti stradali fornisce un importante contributo alla crescita e all'occupazione nell'UE e che la situazione economica è strettamente collegata alla competitività del settore europeo dei trasporti su strada; chiede pertanto l'adozione di politiche proattive intese a sostenere e sviluppare un settore stradale sostenibile in un'ottica di concorrenza leale, soprattutto per le PMI, in particolare in vista dei futuri sviluppi digitali, tecnologici e ambientali in questo settore, incoraggiando al tempo stesso il miglioramento delle competenze della forza lavoro;
6. invita il settore stradale a cogliere le opportunità offerte dalla digitalizzazione; invita la Commissione a sviluppare le infrastrutture di comunicazione sia "da veicolo a veicolo" sia "da veicolo a infrastruttura" al fine di migliorare la sicurezza stradale e l'efficienza e preparare il futuro della mobilità stradale; sottolinea la necessità di sviluppare il trasferimento di tecnologie per i veicoli, di aumentare il loro sostegno logistico e di elaborare definizioni e norme adeguate in materia; invita la Commissione a fornire un quadro normativo adeguato per la guida connessa e automatizzata nonché per nuovi modelli di economia collaborativa;
7. esorta la Commissione a rafforzare l'armonizzazione nel settore del trasporto di persone e del trasporto di merci, in particolare per quanto riguarda i sistemi di pedaggio elettronico nell'UE, dal momento che l'attuale mancanza di armonizzazione determina oneri aggiuntivi per il trasporto; incoraggia, a tale proposito, l'uso delle tecnologie

digitali (documenti senza supporto cartaceo e standardizzati, tachigrafo intelligente e-CMR , ecc.), al fine di garantire un mercato interno pienamente funzionante;

### *Agevolare la mobilità transfrontaliera su strada*

8. esorta gli Stati membri ad attuare le norme pertinenti dell'UE in modo più completo e la Commissione a monitorare più da vicino tale attuazione, anche per quanto riguarda la cooperazione transfrontaliera, l'interpretazione e l'applicazione corretta e non discriminatoria della legislazione esistente, nonché a intraprendere l'armonizzazione delle legislazioni nazionali; ritiene che la Commissione dovrebbe avviare, ove legittime, procedure d'infrazione in relazione a leggi e misure che distorcono il mercato;
9. esorta gli Stati membri a intensificare la cooperazione con l'Euro Contrôle Route e la rete delle polizie stradali europee (TISPOL), al fine di migliorare l'applicazione delle normative in materia di trasporto su strada in Europa e di creare un meccanismo forte per garantire un'attuazione uniforme e adeguata dell'acquis vigente, ad esempio fornendo assistenza agli Stati membri in materia di omologazione, normalizzazione, competenze tecniche, raccolta di dati, formazione e controllo e gestendo piattaforme per lo scambio di informazioni tra autorità ed esperti nazionali;
10. invita gli Stati membri a rafforzare i controlli, in particolare per quanto riguarda il rispetto dei tempi di guida e di riposo e le norme sul cabotaggio, e a ricorrere a sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive; esorta la Commissione ad accelerare l'impiego obbligatorio di dispositivi digitali a bordo come tachigrafi intelligenti e l'uso di lettere di vettura elettroniche (e-CMR) per migliorare il controllo della conformità alle pertinenti norme dell'UE, riducendo nel contempo i costi amministrativi;
11. esorta la Commissione ad armonizzare ulteriormente le norme vigenti per le attrezzature di sicurezza obbligatorie per i veicoli leggeri e pesanti, quali i triangoli di segnalazione, i giubbotti riflettenti, le lampadine di ricambio o gli etilometri;
12. invita la Commissione ad esaminare le possibilità per ridurre gli oneri burocratici e finanziari delle diverse legislazioni nazionali al fine di facilitare la libera prestazione di servizi di trasporto in tutta l'UE;
13. sottolinea che l'attuazione nell'UE di un sistema di tariffazione stradale equo, trasparente, non discriminatorio e non burocratico, proporzionato all'utilizzo della strada e ai costi esterni generati dai camion, dagli autobus e dalle auto (principi di "chi usa paga" e "chi inquina paga"), avrebbe un effetto positivo nel contrastare il deterioramento delle infrastrutture stradali, la congestione del traffico e l'inquinamento; invita la Commissione a creare un quadro che assicuri la non discriminazione e ad evitare la frammentazione dei sistemi di tariffazione per le autovetture in tutta l'UE;
14. invita la Commissione a proporre una revisione della direttiva relativa al servizio europeo di telepedaggio (SET), che dovrebbe includere un elemento di costo esterno basato sul principio "chi inquina paga", essere pienamente interoperabile al fine di contribuire allo sviluppo di norme tecniche armonizzate in materia di riscossione dei pedaggi nell'UE, basarsi sulla trasparenza, sul miglioramento dello sviluppo e sull'integrazione delle varie apparecchiature ITS installate a bordo dei veicoli, nonché su una maggiore chiarezza della normativa al fine di migliorare la definizione e la protezione dei diritti dei fornitori del SET e di rendere i loro obblighi meno onerosi;

15. ritiene che gli Stati membri periferici e i paesi privi di reali alternative al trasporto su strada abbiano più difficoltà a raggiungere il nucleo centrale del mercato interno dell'UE; invita la Commissione a includere nelle sue iniziative relative al trasporto su strada un meccanismo volto ad alleviare gli oneri sostenuti dai trasporti stradali in provenienza dalle regioni periferiche;
16. sottolinea che i veicoli noleggiati sono di solito i più nuovi e puliti sul mercato e contribuiscono quindi all'efficienza del settore del trasporto su strada; invita pertanto la Commissione a rivedere le attuali norme sui veicoli noleggiati, che attualmente, consentono agli Stati membri di vietare l'uso di tali veicoli per trasporti internazionali;
17. esprime preoccupazione per la mancanza di controllo da parte delle autorità nazionali del rispetto della legge in relazione alle frodi concernenti i tachigrafi e le operazioni di cabotaggio e invita pertanto la Commissione ad affrontare tali problemi, anche attraverso l'impiego di nuove tecnologie, la semplificazione e il chiarimento delle disposizioni sul cabotaggio e un migliore scambio di informazioni tra le autorità, al fine di migliorare l'applicazione delle norme in tutta l'UE e migliorare il monitoraggio delle operazioni di cabotaggio;
18. è del parere che i requisiti giuridici dovrebbero essere proporzionati alla natura dell'attività e alle dimensioni dell'azienda; si chiede tuttavia con preoccupazione se continuo a esservi motivi per esentare i veicoli commerciali leggeri dall'applicazione di una serie di norme europee, visto il crescente utilizzo di tali veicoli nel trasporto internazionale di merci, e chiede alla Commissione di presentare una relazione diagnostica sul conseguente impatto economico, ambientale e per la sicurezza derivante da tale utilizzo in aumento;
19. sottolinea che la mobilità stradale transfrontaliera concernente i paesi vicini in via di adesione dovrebbe essere favorita da una migliore armonizzazione delle norme riguardanti le infrastrutture stradali, la segnalazione e i sistemi elettronici, in modo da garantire l'eliminazione delle strozzature, in particolare sulla rete centrale TEN-T;

### ***Migliorare le condizioni sociali e le norme di sicurezza***

20. sottolinea che la libera prestazione di servizi di trasporto in tutta l'UE non dovrebbe giustificare nessuna violazione dei diritti fondamentali dei lavoratori o indebolire la vigente legislazione in materia di condizioni di lavoro, riguardante ad esempio periodi di riposo, schemi di lavoro, periodi lontano dalla sede di servizio, accesso alle competenze, formazione di perfezionamento e sviluppo della carriera, salute e sicurezza, assistenza sanitaria e assistenza sociale e tariffe minime salariali;
21. ritiene della massima importanza ricordare alla Commissione gli impegni che ha assunto nella proposta per un pilastro europeo dei diritti sociali, in particolare per quanto riguarda:
  - un'occupazione flessibile e sicura, principio 5, lettera d: "Vanno prevenuti i rapporti di lavoro che portano a condizioni di lavoro precarie, anche vietando l'abuso dei contratti atipici. I periodi di prova sono di durata ragionevole";
  - retribuzioni eque, principio 6 lettera a: "I lavoratori hanno diritto a una retribuzione equa che offra un tenore di vita dignitoso";

ricorda che qualsiasi iniziativa della Commissione concernente il trasporto stradale non deve andare contro tale principio né compromettere i diritti dei lavoratori in questo

settore;

22. esprime preoccupazione riguardo a pratiche commerciali con risvolti sociali problematici che presentano un rischio anche in termini di sicurezza stradale, legate principalmente alle norme in materia di cabotaggio e alle società di comodo (in particolare questioni riguardanti il falso lavoro autonomo e le pratiche deliberatamente abusive o l'elusione della legislazione europea e nazionale vigente, in grado di sviluppare concorrenza sleale riducendo illecitamente al minimo i costi operativi e del lavoro e conducendo alla violazione dei diritti dei lavoratori, il che consegue a una mancanza di chiarezza delle norme europee e all'eterogeneità delle interpretazioni e delle modalità di applicazione a livello nazionale);
23. invita la Commissione a rivedere le disposizioni sul diritto di stabilimento al fine di eliminare le società di comodo nel settore del trasporto su strada;
24. invita la Commissione e gli Stati membri ad affrontare con urgenza le questioni relative all'affaticamento del conducente, anche garantendo che qualsiasi investimento in infrastrutture stradali comprenda il miglioramento delle strutture messe a disposizione dei conducenti, specialmente quelli che operano su lunghe distanze, e garantendo il pieno rispetto della legislazione sulle pause di riposo;
25. invita la Commissione a chiarire le norme in materia di cabotaggio e le norme che disciplinano l'accesso alla professione di trasportatore su strada e a migliorarne l'attuazione al fine di combattere efficacemente le frodi e gli abusi;
26. rifiuta qualsiasi ulteriore liberalizzazione del cabotaggio, in particolare operazioni di cabotaggio illimitate entro un certo numero di giorni;
27. invita la Commissione a chiarire l'applicazione delle disposizioni della direttiva sul distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada e a migliorarne l'attuazione e l'applicazione;
28. sottolinea che l'Europa si trova di fronte a una penuria di conducenti professionisti che deriva dall'aumento della domanda di servizi di trasporto, dal rapido sviluppo del commercio internazionale e dalla situazione demografica; invita pertanto la Commissione ad agevolare l'accesso di giovani uomini e donne alla professione e ad affrontare il problema delle cattive condizioni di lavoro per i conducenti nonché la scarsa qualità delle infrastrutture stradali;
29. sottolinea che le diverse legislazioni nazionali per quanto riguarda le condizioni e i diritti sociali nel settore del trasporto su strada nell'Unione generano considerevoli e sproporzionate barriere amministrative per gli operatori, in particolare le PMI, aumentano la complessità del quadro normativo, compromettono l'instaurazione di un mercato interno nel settore del trasporto su strada nell'Unione europea e conducono a ostacoli alla libera circolazione di beni e servizi;
30. invita la Commissione, in vista delle future iniziative nel settore stradale, a elaborare proposte che prevedano una distinzione più efficace tra la libera prestazione di servizi e la libertà di stabilimento, onde garantire che le attività commerciali svolte da un'impresa in uno Stato membro nel quale non ha sede siano chiaramente di natura temporanea e assicurare che i lavoratori siano soggetti alla legislazione del paese in cui si trova il loro posto di lavoro abituale o in cui svolgono la maggior parte della loro attività

professionale;

31. invita la Commissione e gli Stati membri ad affrontare il problema della qualità del lavoro nel settore del trasporto su strada, con particolare riferimento alla formazione, alla certificazione, alle condizioni di lavoro e allo sviluppo della carriera, con l'obiettivo di creare posti di lavoro di qualità, di sviluppare le competenze necessarie e di rafforzare la competitività degli operatori del trasporto stradale nell'UE, al fine di rendere tale professione più interessante per i giovani, concentrandosi nel contempo sull'obiettivo di garantire un'adeguata conciliazione tra vita professionale e vita privata per i conducenti;
32. invita la Commissione a riesaminare la direttiva 92/106/CEE sui trasporti combinati con l'obiettivo di aumentare il trasporto multimodale, eliminare le pratiche sleali e garantire il rispetto della legislazione sociale relativamente ai trasporti combinati;
33. invita la Commissione a valutare la creazione di un registro elettronico e integrato per tutti gli operatori in possesso di una licenza comunitaria allo scopo di raccogliere tutti i dati importanti sul vettore, sul veicolo e sul conducente rilevati durante i controlli stradali;
34. sottolinea che il sistema di strutture di sosta nell'UE è insufficiente e inadeguato; invita pertanto gli Stati membri, in consultazione con la Commissione, a elaborare un piano per la costruzione/fornitura di capacità e di aree di sosta sicure, protette e di facile utilizzo, dotate di un numero sufficiente di parcheggi, servizi sanitari e alberghi di transito, soprattutto in punti/snodi strategici dove si osservano elevati volumi di traffico;
35. invita la Commissione e gli Stati membri ad affrontare le problematiche che attualmente rendono impraticabile la conciliazione tra tempi di guida e tempi di riposo, vale a dire le situazioni ricorrenti in cui i conducenti sono costretti a riposare per un certo numero di ore anche se si trovano solo a pochi chilometri di distanza dalla sede di servizio o dal luogo di residenza; invita la Commissione a tenerne conto all'atto della revisione del regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;
36. invita la Commissione e gli Stati membri ad attuare un obiettivo su scala UE per ridurre gli infortuni stradali gravi;
37. invita la Commissione a realizzare uno studio scientifico a livello di UE sugli effetti della stanchezza dei conducenti nel trasporto con autobus e pullman e nel trasporto di merci con furgone e camion;
38. invita la Commissione ad avviare senza indugio la revisione del regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale e a prendere in considerazione il ruolo delle nuove norme e tecnologie, tra le quali, come minimo, registratori di dati d'emergenza, norme relative al campo visivo diretto, sistemi di adattamento automatico della velocità e sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici;
39. sottolinea la necessità di migliorare la sicurezza sulle strade dell'UE e di raggiungere l'obiettivo di dimezzare il numero di decessi e di feriti gravi entro il 2020; sostiene la valutazione di impatto utilizzata dalla Commissione in occasione di un riesame del quadro legislativo per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

***Promuovere la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti su strada***



40. sostiene che vi è la necessità di migliorare l'efficienza dei trasporti su strada e il relativo ruolo in una moderna rete di trasporto sincromodale, al fine di utilizzare in modo più efficace la capacità esistente, di migliorare il tasso di utilizzo dei veicoli e di promuovere l'uso di veicoli più piccoli e più leggeri, il car-sharing e il car-pooling, nonché di passare dalle quattro alle due ruote; ritiene che la digitalizzazione sia un elemento chiave per raggiungere l'obiettivo di una maggiore efficienza nell'uso delle risorse;
41. sottolinea che, al fine di realizzare gli obiettivi dell'accordo di Parigi del 2015 (COP21) sui cambiamenti climatici, è opportuno che la decarbonizzazione del settore dei trasporti e il miglioramento della qualità dell'aria siano ottenuti attraverso la promozione dell'elettromobilità, delle celle a combustibile e di altri sistemi di propulsione avanzati, in particolare quelli in cui l'Europa ha un vantaggio tecnologico importante;
42. invita la Commissione a presentare proposte ambiziose per le norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per camion e autobus al fine di ridurre le emissioni di gas serra prodotte dal settore dei trasporti stradali; invita la Commissione a esaminare ulteriormente l'opportunità di accelerare la transizione verso trasporti a basse emissioni mediante l'introduzione di incentivi di ammodernamento;
43. chiede misure concrete per assicurare l'attuazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" nel settore dei trasporti su strada, inclusi gli orientamenti e le buone pratiche, nonché condizioni di concorrenza eque in tutte le regioni dell'UE;
44. sottolinea che la revisione della direttiva sul servizio europeo di telepedaggio potrebbe contribuire alla promozione di veicoli più puliti e all'uso condiviso di veicoli;
45. sottolinea la grande importanza di un'infrastruttura adeguata per l'utilizzo di combustibili alternativi nel settore dei trasporti su strada, e invita pertanto la Commissione e gli Stati membri a creare modelli di incentivi per completare la rete di approvvigionamento per i combustibili alternativi;
46. chiede l'adozione di quadri politici nazionali per stimolare la più ampia diffusione di veicoli che utilizzano combustibili alternativi (ad esempio, elettricità, ibridi, idrogeno, gas naturale compresso), e chiede il rapido sviluppo della necessaria infrastruttura di rifornimento/ricarica;
47. riconosce che veicoli e infrastrutture innovativi a basse emissioni per il trasporto stradale contribuiranno a facilitare gli interscambi e i legami tra le strade, le ferrovie e i porti, incoraggiando così un passaggio generale a forme di trasporto più ecologiche per persone, passeggeri e merci;
48. ritiene che il car-pooling e il car-sharing rappresentino una risorsa importante per lo sviluppo sostenibile della connettività, tra l'altro nelle regioni ultraperiferiche, montane e rurali; invita la Commissione, gli Stati membri e le autorità locali a promuovere l'emergere di modelli di economia collaborativa in questo campo;
49. invita la Commissione a esaminare l'introduzione in alcuni Stati membri di zone a basse emissioni e a esaminare la possibilità di definire criteri e norme comuni per l'introduzione e il funzionamento di queste zone;
50. osserva che i sistemi di trasporto intelligenti, come i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, e innovazioni quali l'autostrada elettrica (camion con motore elettrico

alimentato da cavi sopra la carreggiata tramite un pantografo) e il sistema di incolonnamento di veicoli a guida autonoma ("platooning"), potrebbero svolgere un ruolo importante nel migliorare l'efficienza, la sicurezza e le prestazioni ambientali del sistema dei trasporti; invita pertanto la Commissione a stimolare lo sviluppo e l'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti e a promuovere innovazioni;

51. rileva che la percentuale di viaggi a vuoto rimane alta nei trasporti su strada, il che ha un impatto negativo sull'ambiente; ricorda che nel 2012 quasi un quarto (23,2 %) del totale dei veicoli/km dei veicoli commerciali pesanti nell'UE è stato percorso senza carico e che il livello elevato di viaggi a vuoto deriva dalle attuali restrizioni alle attività di cabotaggio, che limitano la possibilità degli autotrasportatori di aumentare ulteriormente i carichi di merce e di conseguenza la loro efficienza ambientale; sottolinea pertanto gli effetti positivi dell'apertura del mercato sull'efficienza ambientale dei trasporti su strada;
52. esorta la Commissione e gli Stati membri, al fine di decarbonizzare il settore dei trasporti su strada, ad accelerare la transizione dai veicoli stradali alimentati a combustibile fossile tradizionale verso veicoli sostenibili a trazione elettrica, come quelli che utilizzano celle a combustibile a idrogeno;
53. esorta la Commissione ad aggiornare il suo manuale sui costi esterni derivanti dal trasporto, includendovi nuovi dati sulle emissioni reali di guida nonché sui danni economici e sociali derivanti dal cambiamento climatico;
54. evidenzia il fatto che gli obiettivi stabiliti per realizzare la transizione verso energie alternative e rinnovabili per i trasporti su strada dovrebbero essere raggiunti ricorrendo a un mix energetico e a metodi esistenti per risparmiare energia; segnala che tale transizione richiede incentivi corrispondenti e che gli obiettivi in materia di riduzione dovrebbero essere formulati in modo tecnologicamente neutrale;
55. rileva che per facilitare la transizione possono essere utilizzati combustibili alternativi, compresi, ma non solo, il gas naturale compresso, il gas naturale liquefatto e i biocarburanti di seconda generazione;

o

o o

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