

Giovedì 19 gennaio 2017

P8_TA(2017)0009

Logistica nell'UE e trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T**Risoluzione del Parlamento europeo del 19 gennaio 2017 sulla logistica nell'UE e sul trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

Il Parlamento europeo,

- 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 ⁽¹⁾,
- vista la sua risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile ⁽²⁾,
- vista la sua risoluzione del 4 settembre 2008 sul trasporto di merci in Europa ⁽³⁾,
- vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica delle merci in Europa — la chiave per una mobilità sostenibile ⁽⁴⁾,
- visti i regolamenti (UE) n. 1315/2013 ⁽⁵⁾ e (UE) n. 1316/2013 ⁽⁶⁾,
- visto il regolamento (UE) n. 913/2010 ⁽⁷⁾,
- visto il Libro bianco della Commissione «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 dal titolo «Accelerare la transizione dell'Europa verso un'economia a basse emissioni di carbonio» (COM(2016)0500),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Strategia europea per una mobilità a basse emissioni» (COM(2016)0501),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Potenziare gli investimenti per la crescita e l'occupazione: verso la seconda fase del Fondo europeo per gli investimenti strategici e verso il piano europeo per gli investimenti esterni» (COM(2016)0581),
- vista la comunicazione della Commissione del 16 febbraio 2016 relativa a una strategia dell'UE in materia di gas naturale liquefatto e stoccaggio del gas (COM(2016)0049),
- vista la dichiarazione ministeriale di Rotterdam del 20 giugno 2016 sull'attuazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ⁽⁸⁾,
- visti i documenti tematici redatti dai coordinatori europei sui corridoi TEN-T per le giornate TEN-T 2016 di Rotterdam ⁽⁹⁾,
- visti i piani di lavoro relativi ai corridoi, elaborati dai coordinatori europei TEN-T,

⁽¹⁾ Testi approvati, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Testi approvati, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ GU C 295 E del 4.12.2009, pag. 79.

⁽⁴⁾ GU C 187 E del 24.7.2008, pag. 154.

⁽⁵⁾ GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129.

⁽⁷⁾ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

⁽⁸⁾ <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>.

⁽⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

Giovedì 19 gennaio 2017

- vista la relazione speciale della Corte dei conti n. 08/2016: Il trasporto delle merci su rotaia nell'UE non è ancora sul giusto binario ⁽¹⁾,
 - 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 (A8-0384/2016),
- A. considerando che l'efficienza e la modernità nei trasporti e nella logistica sono fondamentali per un efficace funzionamento del mercato interno dell'UE e sono cruciali per poter garantire la competitività, creare nuove opportunità commerciali e occupazionali, proteggere l'ambiente e mitigare i cambiamenti climatici riducendo le emissioni di anidride carbonica nei trasporti;
- B. considerando che il terzo obiettivo del Libro bianco sui trasporti della Commissione mira a trasferire il 30 % dei trasporti di merci su strada sulle percorrenze superiori a 300 km verso modalità più sostenibili, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030, e più del 50 % entro il 2050, il che richiede altresì la messa a punto di infrastrutture adeguate; che la politica europea dei trasporti e la rete TEN-T possono dare un importante contributo al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione e degli obiettivi dell'accordo COP 21 di Parigi;
- C. considerando che una politica dell'UE lungimirante in materia di logistica dovrebbe cercare di aiutare il settore a preservare la sua competitività globale e il suo contributo alla crescita dell'economia dell'Unione alla luce dei legami commerciali e delle tendenze economiche, sociali e tecnologiche in continua evoluzione a livello mondiale;
- D. considerando che la politica TEN-T intende consentire un trasporto efficiente, intelligente e sostenibile e che una logistica orientata al futuro e soluzioni di trasporto multimodale richiedono specificamente una cooperazione intersettoriale;
- E. considerando la necessità di dare priorità alle connessioni del trasporto multimodale tra i porti, gli aeroporti, le piattaforme multimodali e i corridoi centrali TEN-T e altre sezioni per stimolare l'economia dell'Unione e la creazione di posti di lavoro;
- F. considerando che i corridoi centrali TEN-T stimolano le sinergie attraverso una maggiore enfasi sui terminali e i nodi urbani nonché attraverso l'integrazione di sistemi di trasporto intelligenti e alimentati da combustibili puliti, e che la funzione di complementarità dell'accesso della rete globale è anch'essa essenziale;
- G. considerando che sussistono ancora differenze notevoli tra gli Stati membri a livello di efficienza ed efficacia dei trasporti, che costituiscono un riflesso della loro forza economica, del ruolo dell'industria nei paesi, delle loro condizioni geografiche, della qualità delle infrastrutture e della densità di popolazione;
- H. considerando che il trasporto su droni presenta nuove opportunità per il trasporto di merci nell'ambito della catena logistica ma che, per sfruttarne appieno il potenziale, sono necessari una base giuridica armonizzata e un perfetto coordinamento con le modalità di trasporto tradizionali, così da garantire anche in futuro la competitività dell'Europa;
- I. considerando che l'attuale livello di esecuzione dei corridoi prioritari concordati nella rete europea di trasporto potrebbe avere un impatto molto positivo sull'economia dei paesi gravemente colpiti dalla crisi economica;
- J. considerando che nel trasporto di merci sono stati individuati problemi dovuti ai diversi voltaggi nelle connessioni transfrontaliere;
- K. considerando che la regolamentazione relativa ai trasporti è attualmente legata alla modalità di trasporto e rientra nelle competenze di diversi organismi internazionali (come l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) o l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO));

⁽¹⁾ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_IT.pdf.

Giovedì 19 gennaio 2017

La logistica dell'UE e l'esigenza di ulteriori misure nell'ambito del programma TEN-T

1. sottolinea l'importanza di garantire la libera circolazione di persone, beni e servizi anche attraverso un sistema di trasporto merci efficiente e sostenibile, ai fini dello sviluppo del mercato interno, della prosperità e della coesione economica, sociale e territoriale dell'UE;
2. ritiene che un sistema infrastrutturale UE omogeneo potrà apportare benefici al settore della logistica e, in questo modo, anche allo sviluppo e alla crescita regionali, solo se sarà attuato conformemente alla normativa dell'Unione e alla politica in materia di TEN-T già adottata; esorta gli Stati membri a recepire adeguatamente la normativa nella legislazione nazionale senza ostacolare la libera circolazione dei beni; invita gli Stati membri a intensificare gli sforzi al fine di applicare e rispettare la legislazione europea nonché ad astenersi dall'introdurre nuove barriere; esorta la Commissione ad adire la Corte di giustizia per quanto riguarda gli Stati membri che ritardano o alterano l'attuazione del diritto dell'Unione e a intensificare le azioni di tutti gli altri attori pertinenti al fine di evitare tali ritardi o alterazioni;
3. esprime preoccupazione per l'impatto negativo sul settore della logistica e, di conseguenza, anche sullo sviluppo e la crescita regionali, della chiusura dei confini interni dovuta alla crisi umanitaria e dei migranti e alla minaccia terroristica nell'Unione europea; invita gli Stati membri e la Commissione a evitare, per quanto possibile, danni collaterali ai flussi delle merci all'atto di proporre tali provvedimenti; invita la Commissione a intraprendere azioni disciplinari nei confronti degli Stati membri che ostacolano la libera circolazione impedendo deliberatamente i flussi delle merci;
4. sottolinea che la logistica riveste un ruolo fondamentale, spesso non adeguatamente riconosciuto, nel garantire l'efficienza e la sostenibilità delle operazioni di trasporto merci nell'UE; evidenzia la necessità di formulare una nuova strategia UE per la logistica del trasporto merci,
 - che tenga conto della nuova politica infrastrutturale per la TEN-T,
 - finalizzata a un'ulteriore riduzione delle barriere normative, tecniche e operative,
 - studiata per ottimizzare l'uso delle risorse,
 - volta ad applicare e attuare nuove tecnologie e soluzioni innovative che potenzieranno le prestazioni del settore e velocizzeranno il passaggio a un sistema di trasporto sicuro e a basse emissioni di carbonio,
 - finalizzata ad aumentare la connettività e a sviluppare le infrastrutture nelle zone in cui ancora mancano;
 - che promuova e sostenga l'industria delle forniture ferroviarie e che dia impulso a una politica europea di reindustrializzazione delle ferrovie, con la prospettiva proficua per tutte le parti di rendere la logistica dell'UE più sostenibile e di ottenere una migliore posizione competitiva per i prodotti ferroviari sul mercato globale;
 - che prenda da subito in considerazione i droni come futura modalità di trasporto,
 - che promuova il continuo sviluppo della ricerca accademica e dell'istruzione nel settore dei trasporti e della logistica, nonché
 - che presenti uno studio scientifico indipendente indicante in che misura il trasporto merci su strada può essere spostato su rotaia o vie navigabili interne entro il 2030 ed entro il 2050, quali sono i relativi costi e in che misura è possibile evitare danni ambientali quali il rumore e l'inquinamento atmosferico;
5. evidenzia che l'esecuzione della rete TEN-T, prestando un'attenzione particolare ai collegamenti transfrontalieri ed entro i termini stabiliti con completamento entro il 2030, servirà a ridurre le strozzature, a migliorare l'interoperabilità tra le diverse modalità di trasporto e contribuirà a un trasporto merci multimodale integrato all'interno dell'UE; ricorda la necessità di mettere in atto la pianificazione nazionale della rete globale, in linea con la rete centrale, al fine di integrarla con le infrastrutture nazionali, regionali e locali, e che tale fase dovrebbe essere completata al più tardi entro il 2050;
6. si compiace della maggiore enfasi, nell'ambito dell'approccio relativo ai corridoi della rete centrale, sul rafforzamento della qualità dei nodi di trasporto e dei collegamenti dell'ultimo chilometro, per identificare e superare gli ostacoli all'interoperabilità, presentare soluzioni TIC rafforzate e innovative e colmare qualsiasi altro divario (fisico, tecnico e organizzativo) che possa frenare servizi logistici fluidi di trasporto merci;

Giovedì 19 gennaio 2017

7. rammenta, in tale contesto, l'importanza dei nodi urbani, in cui si trova la gran parte delle modalità di trasporto (porti, logistica aeroportuale, hub, terminali, ecc.) e dove avvengono i trasbordi e le distribuzioni dell'ultimo chilometro, che sono essenziali per l'intera catena della logistica e richiedono pertanto maggiore attenzione ai fini di una logistica urbana omogenea; sottolinea l'importanza degli investimenti in tali nodi urbani, come pure della promozione dei collegamenti ferroviari con gli impianti industriali e di una migliore interconnettività delle ferrovie con i porti marittimi e interni e con gli hub dell'entroterra; chiede alla Commissione di accordare priorità a questi investimenti nell'ambito della revisione del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) del 2017;

8. osserva che la mancanza di un'efficiente armonizzazione e di un'attuazione puntuale da parte degli Stati membri, nonché di una leale cooperazione politica tra gli Stati membri confinanti può ostacolare i progetti transfrontalieri; accoglie con favore il crescente interesse delle istituzioni dell'Unione a sostegno delle infrastrutture e degli impianti transfrontalieri, in particolare i collegamenti ferroviari regionali transfrontalieri di notevole importanza e aventi valore aggiunto europeo; sottolinea che ci si dovrebbe occupare dei collegamenti mancati nell'infrastruttura ferroviaria delle regioni transfrontaliere, per consentire un trasporto ferroviario efficiente ed efficace; invita la Commissione, i coordinatori europei e gli altri soggetti interessati coinvolti ad attribuire la stessa importanza ai progetti TEN-T sia su piccola sia su grande scala come pure ai vantaggi a breve, medio e lungo termine che potrebbero derivare da tali progetti; incoraggia gli attori a favorire i successi a breve termine; esorta la Commissione ad agevolare e garantire la loro inclusione nei finanziamenti a favore del CEF;

9. rileva che, sebbene la rete globale sia prevalentemente di competenza degli Stati membri, per non escludere il collegamento di talune zone dell'Unione entrambi i livelli della rete TEN-T sono fondamentali per la logistica dell'UE, poiché conferiscono capillarità alla rete centrale e provvedono alla distribuzione nell'ultimo chilometro; ritiene che le reti regionali non dovrebbero essere escluse dalla prospettiva europea anche in termini di finanziamenti e misure normative, specialmente quelle relative all'accesso alla rete ferroviaria, all'assegnazione degli slot e ai relativi costi; sottolinea che ci si dovrebbe occupare dei collegamenti mancati nell'infrastruttura ferroviaria delle regioni transfrontaliere, per consentire un trasporto ferroviario transfrontaliero efficiente ed efficace;

10. richiama l'attenzione sul ruolo chiave della multimodalità nella logistica delle merci e chiede pertanto una migliore integrazione delle piattaforme multimodali nella progettazione da parte degli Stati membri e nell'ulteriore sviluppo dei corridoi;

11. osserva che nella rete TEN-T molti nodi e un elevato volume di traffico merci rientrano in aree densamente popolate e in fitte reti, comprese zone transfrontaliere, la cui capacità è condivisa con il traffico passeggeri; reputa necessario ottimizzare l'infrastruttura del trasporto merci nell'ambito della rete TEN-T, soprattutto nelle aree più congestionate, così da integrarvi strategie di logistica urbana innovative; chiede alla Commissione di valutare, in coordinamento con i coordinatori europei, lo stato di avanzamento dei progetti e di esortare gli Stati membri al rispetto dei termini; chiede inoltre alla Commissione di rivalutare la metodologia e i criteri per l'istituzione di reti di trasporto merci e di assicurare in particolare investimenti nelle linee alternative di trasporto merci con nodi, terminali, aeroporti e porti meno congestionati, tenendo conto anche della tutela ambientale e della riduzione dei rumori;

12. si rammarica che i piani infrastrutturali nazionali degli Stati membri siano troppo spesso definiti senza tenere conto degli obiettivi TEN-T; esorta la Commissione a esaminare i motivi di tale mancanza di cooperazione e ad aumentare il coordinamento tra i due livelli di pianificazione, e suggerisce di aggiungere al semestre europeo un capitolo sul controllo della coerenza e della chiara efficacia con adeguate misure correttive; invita la Commissione ad accordare priorità ai progetti degli Stati membri che sono coerenti con le reti TEN-T e a incentrare gli sforzi su quelli che hanno una maggiore valore aggiunto europeo, nonché a monitorare i progetti di trasporto transfrontalieri; esorta gli Stati membri a decidere i rispettivi piani infrastrutturali nazionali conformemente agli obiettivi TEN-T;

13. osserva che gli Stati membri con difficoltà economiche e di bilancio non sono in grado di cofinanziare progetti di trasporto merci per effetto di una rigida interpretazione del patto di stabilità e crescita (PSC); auspica l'impiego ottimale dei meccanismi di finanziamento pubblici e privati, anche alla luce della combinazione tra il CEF e Orizzonte 2020 con il Fondo europeo per gli investimenti strategici e altri strumenti finanziari; ritiene che i progetti attuati nel quadro del CEF non dovrebbero essere considerati nel calcolo del debito pubblico; chiede alla Commissione di predisporre uno studio che valuti se tale misura sia uno strumento idoneo per aumentare notevolmente gli investimenti nelle infrastrutture per il trasporto di merci;

Giovedì 19 gennaio 2017

14. ritiene che un sistema di logistica UE efficiente necessiti, oltre alla connettività fisica, di un ulteriore coordinamento e di una rete operativa TEN-T; invita la Commissione a fare della logistica una parte integrante dei corridoi della rete centrale, a coordinarsi maggiormente con le autorità nazionali, regionali e locali e, in tale contesto, a concentrare l'attenzione anche sull'interconnettività tra i diversi corridoi e le reti di trasporto merci regionali e urbane; invita la Commissione a rafforzare la sfera d'azione dei coordinatori europei TEN-T affinché vadano oltre l'ambito geografico dei corridoi sotto la loro responsabilità e si occupino di problematiche orizzontali quali la multimodalità e un'efficiente logistica del trasporto merci; invita la Commissione a valutare tale attività in materia di logistica e multimodalità nei corridoi ogni due anni;

15. ritiene che una scarsa manutenzione della rete possa incidere sulla sostenibilità e sulle prestazioni dell'infrastruttura TEN-T; sottolinea che l'infrastruttura di trasporto non deve essere solo rinnovata e ammodernata, ma anche sottoposta a manutenzione regolare; osserva con preoccupazione che la persistente mancanza di attenzione da parte dei responsabili delle infrastrutture e degli Stati membri nei confronti della manutenzione sta riducendo la competitività delle linee (limitazioni di velocità, affidabilità, sicurezza), in particolare nel caso delle ferrovie, comportando talvolta la chiusura delle linee; invita la Commissione e gli Stati membri, insieme alla BEI, a studiare nuovi meccanismi di finanziamento per facilitare gli investimenti nella manutenzione della rete;

16. chiede alla Commissione di riferire regolarmente al Parlamento in merito alle conclusioni e alle misure adottate dal Forum per la logistica e il trasporto digitale, al fine di sostenere ulteriormente la digitalizzazione del trasporto merci e della logistica; chiede che tale forum sia mantenuto fino a quando continuerà a essere utile;

17. sottolinea la necessità di garantire che le infrastrutture previste soddisfino le esigenze reali della logistica sostenibile e non rappresentino un onere insostenibile per l'ambiente; sottolinea, in tale contesto, che la tutela della biodiversità e il conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di conservazione dovrebbero essere maggiormente integrati nella pianificazione e nell'attuazione delle TEN-T;

Maggiore semplificazione e un nuovo quadro per la digitalizzazione

18. sottolinea l'urgenza di una maggiore semplificazione della documentazione e delle procedure amministrative e doganali tra tutte le modalità di trasporto e alle diverse fasi della catena logistica; invita la Commissione e gli Stati membri, in virtù dell'accordo «Legiferare meglio», ad analizzare le disposizioni UE ridondanti in materia di mobilità e trasporti e a monitorare le norme nazionali, regionali e locali potenzialmente in conflitto con la legislazione UE, nonché, qualora si verificassero tali casi, ad allinearle quanto prima alla legislazione UE; chiede una relazione annuale della Commissione sui progressi compiuti in tale ambito;

19. esorta la Commissione a proporre, entro la fine del 2017, un quadro per lo scambio elettronico di informazioni e la gestione dei trasporti nel settore multimodale (trasporto merci automatizzato), così da agevolare un flusso di informazioni semplificato, privo di supporti cartacei, omogeneo, trasparente, sicuro e affidabile tra imprese, clienti e autorità, sulla base di servizi consolidati (come SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, RIS, TAF, ITS); invita la Commissione a garantire un'applicazione armonizzata dei documenti di trasporto per via elettronica, dei sistemi antifrode e della sicurezza informatica;

20. invita gli Stati membri ad accettare i documenti di trasporto elettronici in generale e a ratificare e applicare il protocollo e-CMR senza indugi;

21. sottolinea l'importanza dell'innovazione nell'impiego delle tecnologie, come la digitalizzazione (ad esempio le lettere di vettura digitali), dell'accesso ai dati e dello scambio di dati, pur mantenendo un elevato livello di sicurezza informatica e protezione dei dati, consentendo soluzioni di trasporto e logistiche più efficienti, purché siano assicurati l'interoperabilità e l'accesso equo e non discriminatorio; invita la Commissione a presentare proposte volte a garantire l'integrazione, l'accessibilità e la protezione dei dati che sono alla base della logistica e del trasporto di merci;

22. invita la Commissione e gli Stati membri, al fine di garantire un trattamento non discriminatorio nello scambio di informazioni per via digitale, a elaborare un sistema di investimenti per garantire una formazione informatica iniziale e un aggiornamento costante in merito alle piattaforme in uso per lo scambio di dati;

Giovedì 19 gennaio 2017

23. sottolinea il ruolo che la ricerca e l'innovazione possono svolgere nello sviluppo di una logistica sostenibile dal punto di vista ambientale e digitalizzata e nel garantire una maggiore interoperabilità e interconnettività dei sistemi e dei servizi informatici;

24. evidenzia il bisogno di un ulteriore sviluppo dei sistemi di informazione e di comunicazione, sfruttando appieno il potenziale dei sistemi europei di navigazione satellitare Galileo e EGNOS e dei relativi sistemi di informazione e gestione del traffico per tutte le modalità di trasporto e la logistica, mettendo a disposizione tutti gli strumenti finanziari esistenti per favorire gli investimenti privati;

25. invita gli Stati membri a garantire procedure amministrative rapide volte ad accelerare l'attuazione dei corridoi TEN-T; chiede alla Commissione di garantire che le norme relative al PSC, agli aiuti di Stato e ai mercati finanziari non frenino gli investimenti;

Definizione del sistema europeo dei trasporti e relativi investimenti con particolare attenzione alla logistica

26. sottolinea il bisogno di garantire finanziamenti UE sufficienti per la realizzazione della rete TEN-T anche oltre l'attuale QFP; si attende che la Commissione presenti la revisione intermedia del CEF nel 2017, proponendo la razionalizzazione di misure e risorse per l'esecuzione entro il termine dei progetti prioritari; insiste sul principio «use it or lose it» (obbligo di utilizzare i fondi, pena la loro perdita definitiva), in base al quale i fondi del CEF non utilizzati sono resi disponibili per i successivi inviti a presentare proposte; esorta la Commissione a valutare una proposta di invito specifico per la logistica nel 2017, con l'inclusione di soluzioni per il traffico merci e il carico nonché il trasporto multimodale nei nodi urbani, comprese forme di trasporto innovative e alternative (ad esempio droni, veicoli commerciali che utilizzano carburanti alternativi, bici, ecc.);

27. chiede alla Commissione di esortare gli Stati membri affinché provvedano agli investimenti necessari per completare le connessioni dei corridoi centrali dell'Unione;

28. rammenta l'importanza dei nodi urbani nell'intera catena della logistica, dove si svolge una parte importante dei trasbordi e della distribuzione nell'ultimo chilometro; invita gli Stati membri, la Commissione e i promotori dei progetti a rivolgere un'attenzione particolare, nell'ambito dei corridoi TEN-T della rete centrale, allo sviluppo coordinato dei progetti che promuovono la multimodalità nella logistica merci, in particolare nodi di terminali, piattaforme di logistica e nodi urbani, basati sulla domanda attuale e futura di trasporto e con un'adeguata definizione delle priorità riguardo all'impatto locale, transfrontaliero e a livello di corridoi;

29. ritiene che l'affidabilità, la frequenza, la flessibilità, l'orientamento al cliente, i tempi di trasporto e il prezzo siano i fattori principali tenuti in considerazione dai vettori quando scelgono tra le diverse modalità di trasporto disponibili;

30. ritiene che un sistema di logistica efficiente debba anche essere orientato alle future tecnologie che forniscono modalità di trasporto merci rapide, rispettose dell'ambiente ed efficienti; sottolinea il ruolo potenziale e crescente dell'automazione e del trasporto autonomo per la logistica, compresi i veicoli automatizzati, i droni e i robot telecomandati;

31. invita la Commissione a tenere pienamente conto nella sua strategia logistica dell'automazione e del suo impatto, assicurandone un'agevole ed efficace integrazione nella rete TEN-T, nonché a sostenere la ricerca e gli investimenti nello sviluppo di tali tecnologie fondamentali;

32. sottolinea le potenzialità del trasporto autonomo e automatizzato nonché dei velivoli comandati a distanza (droni) per la logistica; chiede misure volte a garantire, al momento dell'applicazione dei sistemi STI nella rete, che i veicoli e i sistemi automatizzati interagiscano correttamente con i veicoli convenzionali e gli utenti vulnerabili; è del parere che il futuro sviluppo e utilizzo diffuso di robot e sistemi aerei (droni) controllati a distanza consentirà di realizzare nuove modalità di trasporto merci rapide, efficienti e rispettose dell'ambiente; invita la Commissione a elaborare una nuova strategia per assicurare che i droni possano essere integrati in maniera efficiente nel programma TEN-T, e a elaborare una guida sul tema per gli Stati membri;

Giovedì 19 gennaio 2017

33. chiede alla Commissione di considerare gli effetti che la diffusione della strategia «just in time» ha sull'ambiente a causa dell'aumento del traffico di veicoli;

34. sottolinea la necessità di integrare gli elementi dei flussi di logistica distributiva e di logistica inversa al fine di ridurre il fabbisogno totale di movimenti di veicoli per il trasporto merci, anche alla luce della progressiva transizione verso un'economia circolare;

Integrazione urgente e più efficiente delle modalità di trasporto

35. sottolinea la necessità di concentrare sforzi considerevoli sul rilancio delle ferrovie e sul rafforzamento delle vie navigabili interne, dandovi priorità nell'ambito della strategia di trasporto sostenibile nell'UE; riconosce che le ferrovie, in particolare, hanno perso costantemente quote di mercato sin dall'inizio della crisi economica e ritiene pertanto che gli Stati membri e la Commissione dovrebbero proporre iniziative nuove e non discriminatorie volte a favorire lo sviluppo di questo settore in Europa;

36. invita la Commissione a migliorare la competitività del trasporto merci su rotaia, mediante reti ferroviarie pienamente interoperabili e interconnesse e garantendo parità di accesso alle imprese ferroviarie, e a fare altrettanto per i trasporti per vie navigabili interne, fluviomarittimi, marittimi e aerei in modo da permettere a ciascuna modalità di operare in condizioni di parità e la esorta a promuovere i trasporti multimodali e intermodali;

37. reputa il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) un progetto europeo di successo per la promozione del trasporto merci nel settore ferroviario e plaude agli sforzi volti ad accelerarne l'attuazione con l'istituzione di tappe per ogni corridoio; è consapevole delle restrizioni che influiscono sul finanziamento dei progetti (ERTMS) multinazionali e multilivello; invita la Commissione e il polo europeo di consulenza sugli investimenti a proporre soluzioni di finanziamento specifiche volte a semplificare l'accesso ai finanziamenti del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) per l'attuazione del sistema ERTMS, a favore di impianti sia locomotori sia infrastrutturali;

38. ritiene che gli ostacoli e i vincoli di interoperabilità saranno ridotti in modo significativo mediante l'applicazione, da parte di tutti gli Stati membri, della direttiva sull'interoperabilità; sottolinea inoltre che anche misure non vincolanti quali il ricorso a materiale rotabile interoperabile (vagoni ribassati, locomotive a scartamento multiplo, ecc.) possono contribuire ad attenuare le limitazioni di interoperabilità; esorta Shift2Rail ad analizzare il mercato UE e gli sviluppi futuri e a incentivare la disponibilità di infrastrutture soft multioperabili nonché soluzioni con materiale rotabile per sostenere il trasporto multimodale e combinato;

39. evidenzia il bisogno di potenziare il trasporto combinato e modernizzare le attuali norme UE, incluse quelle inerenti ai documenti di trasporto e al cabotaggio all'interno dell'Unione, in modo da renderle chiare, comprensibili e applicabili per le autorità; plaude all'impegno della Commissione di rivedere la direttiva 92/106/CEE del Consiglio e invita a una tempestiva presentazione di tale revisione;

40. invita la Commissione e gli Stati membri, senza compromettere la sicurezza in generale, a introdurre misure e incentivi più rigorosi ed efficaci volti a incoraggiare le imprese ferroviarie ad affrontare la rumorosità del trasporto ferroviario di merci, in considerazione degli effetti dannosi dell'inquinamento acustico per la salute, specialmente in considerazione del fatto che quasi sette milioni di persone nell'UE sono esposte a livelli di inquinamento acustico provocato dai treni superiori alla soglia di esposizione, soprattutto nelle aree urbane; invita, a tale proposito, la Commissione a introdurre limiti alle emissioni sonore del trasporto ferroviario di merci;

41. ritiene che il passaggio al trasporto su rotaia e per vie navigabili debba essere incentivato in quanto decongestionante e meno inquinante del traffico su strada;

42. osserva che le vie navigabili interne devono svolgere un ruolo crescente nel servire i porti marittimi come centri logistici, in particolare trasferendo merci verso l'entroterra e collegando i mari europei;

Giovedì 19 gennaio 2017

43. accoglie con favore i primi passi mossi dalla Commissione per l'introduzione di norme sul carburante per i veicoli commerciali pesanti e limiti per le emissioni di CO₂ nonché l'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra per il settore del trasporto su strada, sulla base degli accordi di Parigi; ritiene che le misure che richiedono una revisione delle norme in materia di infrastrutture e operative della rete TEN-T dovrebbero essere prese in considerazione solo qualora le alternative, quali la riduzione dei viaggi di ritorno a vuoto, un migliore utilizzo e la disponibilità dei combustibili alternativi, una migliore logistica e gruppi propulsori, non siano in grado di apportare maggiori vantaggi in termini di efficienza con un minore impatto sulle infrastrutture e sull'ambiente;

44. chiede alla Commissione di valutare la fattibilità di creare una metodologia unica standard di misurazione delle emissioni di gas a effetto serra lungo tutta la catena di approvvigionamento e per tutte le soluzioni di trasporto modale;

45. chiede alla Commissione di incoraggiare lo sviluppo delle modalità di trasporto elettrico e a carburante alternativo e la necessaria infrastruttura lungo tutta la rete TEN-T e, in particolare nei centri urbani, di favorire lo sviluppo di regimi di trasporto innovativi che prevedano, ad esempio, l'uso di veicoli elettrici e di fonti di energia rinnovabili e lo sviluppo di combustibili alternativi e della relativa infrastruttura; sottolinea che l'uso dei veicoli commerciali leggeri elettrici per la cosiddetta logistica «dell'ultimo chilometro» riduce in generale le emissioni di CO₂ e, in particolare, le emissioni di sostanze inquinanti e l'inquinamento acustico a livello locale, contribuendo quindi in modo positivo alla qualità dell'aria urbana; sottolinea, pertanto, la necessità di infrastrutture di ricarica presso i nodi logistici;

46. ritiene necessarie ulteriori misure per una maggiore efficienza ed ecosostenibilità del trasporto stradale nella catena della logistica; propone di ridurre le limitazioni di circolazione e di assicurare la continuità e una logistica del tutto efficiente nei corridoi della rete centrale per i veicoli commerciali pesanti alimentati da combustibili puliti alternativi conformi ai più elevati standard sociali e in materia di emissioni, rumore e sicurezza; ribadisce che i corridoi della rete centrale dovrebbero essere provvisti, su tutto il territorio, almeno di stazioni di rifornimento di carburante alternativo e aree di parcheggio sicure per i mezzi pesanti comprensive delle strutture necessarie per consentire ai conducenti professionali di rispettare i periodi di riposo in condizioni dignitose;

47. ritiene che l'impiego di sistemi di propulsione meno inquinanti nel trasporto merci dovrebbe essere potenziato attraverso la realizzazione coordinata e urgente di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei corridoi TEN-T, in linea con la normativa dell'Unione;

48. sottolinea l'importanza di migliorare la fornitura di informazioni, e l'accesso alle stesse, sui servizi multimodali e di logistica dell'UE, in particolare per le PMI che hanno un limitato accesso a tali dati; invita la Commissione, di concerto con gli operatori della rete e gli Stati membri, a facilitare lo scambio degli accordi in essere, degli strumenti, delle convenzioni, della normativa vigente e delle migliori pratiche sul trasporto multimodale nell'UE e a fornire un manuale, disponibile su Internet, a sostegno degli operatori economici;

49. rileva il ruolo della digitalizzazione dei servizi nel favorire soluzioni di trasporto più rispettose dell'ambiente; chiede pertanto alla Commissione, anche attraverso un approccio legislativo coerente a livello dell'UE, di favorire l'accesso ai dati concernenti i flussi di traffico lungo i corridoi e la condivisione degli stessi, nonché l'uso dei trasporti multimodali, soprattutto per le PMI, e di coinvolgere maggiormente gli operatori locali e le autorità pubbliche del settore per consentire una migliore gestione della catena di approvvigionamento e un utilizzo più efficace delle risorse e delle infrastrutture anche attraverso la condivisione delle migliori pratiche; sottolinea che l'accesso a tali dati sui flussi di traffico da parte di attori quali i fornitori di servizi di navigazione e di carte digitali è fondamentale per consentire il trasporto intermodale, un instradamento più efficace, la guida automatica e i sistemi di trasporto intelligenti, nonché la formazione di plotoni (raggruppamento di più veicoli) nel settore del trasporto stradale di merci, che consente un migliore effetto aerodinamico e, in tal modo, riduce le emissioni ed aumenta la capacità stradale;

50. raccomanda l'impiego obbligatorio di dispositivi di blocco automatico tramite etilometro — con un margine di tolleranza esiguo e scientificamente giustificato — in tutti i veicoli nuovi adibiti al trasporto di merci;

Miglioramento della formazione e delle condizioni lavorative al fine di attirare nuovi professionisti

51. osserva che le condizioni di lavoro e di vita della forza lavoro nel settore della logistica si sono deteriorate in modo sostanziale negli ultimi anni, rendendo tale settore meno attraente per le nuove generazioni, in particolare per i lavoratori mobili;

Giovedì 19 gennaio 2017

52. rileva con preoccupazione che il settore della logistica sta affrontando una carenza di forza lavoro, che lo sviluppo tecnologico creerà ulteriori sfide nei prossimi anni e che il lento adeguamento dei lavoratori alle nuove tecnologie, comprese le tecnologie digitali, potrebbe compromettere le prestazioni del settore; invita la Commissione a individuare le esigenze di formazione e di apprendimento a livello UE e a individuare altresì le condizioni lavorative, i costi e le barriere che scoraggiano l'accesso dei lavoratori al settore dei trasporti, nonché a proporre con urgenza misure che rendano tale settore più attraente per i giovani e per le generazioni future; ritiene che si tratti di un'opportunità per incrementare la quota di donne, anche attraverso misure di discriminazione positiva, e di nuovi lavoratori, compresi cittadini di paesi terzi, nel mercato del lavoro del settore dei trasporti; ritiene inoltre che gli investimenti strategici nella formazione e in migliori condizioni di lavoro dovrebbero includere iniziative per lo sviluppo delle conoscenze nel settore pubblico, al fine di tenere conto al meglio dei problemi del traffico merci nella pianificazione sociale, e lo sviluppo di ambienti di dimostrazione e prova, in cui la ricerca e l'innovazione nel trasporto merci e nella logistica possano essere applicate e sperimentate in condizioni reali;

53. invita la Commissione a valutare la possibilità di investimenti finanziari nella formazione duale e professionale nel settore dei trasporti;

54. esorta la Commissione e gli Stati membri a fornire spazi sufficienti e sicuri per i parcheggi nei corridoi TEN-T, al fine di evitare crescenti problemi di sicurezza per i lavoratori mobili del settore dei trasporti;

55. invita la Commissione e gli Stati membri a tenere conto delle recenti raccomandazioni del Parlamento sugli aspetti socioeconomici nel settore dei trasporti e sulla lotta alle pratiche sleali nel mercato del lavoro; osserva che la legislazione in materia di condizioni sociali e di lavoro deve rispettare tutte le libertà fondamentali dell'UE e non può limitare la concorrenza leale o comportare ulteriori oneri amministrativi;

Esigenza di migliori informazioni statistiche sul settore della logistica

56. sottolinea l'esigenza di migliori dati statistici sul trasporto intermodale e sulle prestazioni per il settore della logistica, onde agevolare le previsioni e la revisione delle misure politiche e di investimento nonché fornire informazioni preziose agli operatori; invita la Commissione a collaborare con i soggetti interessati per sviluppare un quadro per l'intera UE relativo ai dati statistici sui trasporti multimodali e il settore della logistica, compreso lo sviluppo di nuovi indicatori che rispecchino meglio le tendenze reali nel trasporto merci;

o

o o

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