

Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla: «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Strategia europea per una mobilità a basse emissioni»

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Relatore: **Stefan BACK**

Consultazione	Commissione europea, 20.7.2016
Base giuridica	Articolo 304 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Adozione in sezione	10.2.2017
Adozione in sessione plenaria	23.2.2017
Sessione plenaria n.	523
Esito della votazione	128/0/2
(favorevoli/contrari/astenuti)	

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) approva la Strategia europea per una mobilità a basse emissioni ⁽¹⁾ (in prosieguo «la strategia»), compresi i suoi obiettivi e metodi, che sono coerenti con il Libro bianco sulla politica dei trasporti del 2011 (in prosieguo «il Libro bianco») ⁽²⁾ e con i contributi previsti stabiliti a livello nazionale (INDC) presentati dall'UE e dagli Stati membri alla Conferenza COP 21, sottoscritti dal CESE ⁽³⁾ e sostenuti dalla Conferenza COP 22 di Marrakech.

1.2. Il CESE ribadisce quanto affermato nei suoi pareri sul Libro bianco e la sua attuazione e sulle ripercussioni dell'accordo della COP 21 sulla politica dei trasporti dell'UE, affermando che gli obiettivi del Libro bianco per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GES) sono tuttora pertinenti, ma i metodi dispiegati per conseguire tali obiettivi devono essere aggiornati e rafforzati.

1.3. Il CESE accoglie con favore le misure comprese nella strategia che superano quelle contenute nel Libro bianco, in particolare la promozione dell'innovazione, compresa la strategia europea sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi ⁽⁴⁾, lo sviluppo di veicoli connessi, integrati e automatizzati e l'integrazione dei veicoli elettrici nel sistema dell'energia attraverso reti intelligenti, nonché lo sviluppo di nuovi modelli imprenditoriali e di trasporto derivanti dalla crescita della *sharing economy* (economia collaborativa o della condivisione) e dalla generale espansione dell'economia digitale.

1.4. Il CESE condivide l'approccio olistico della strategia, che colloca il settore dei trasporti in un contesto di coerenza con altri ambiti politici, quali lo sviluppo del mercato dell'energia elettrica, l'incentivazione della ricerca e dell'innovazione, l'elaborazione di nuove soluzioni di trasporto e di nuove competenze, nonché il miglioramento della pianificazione della mobilità, compreso lo sviluppo dei trasporti pubblici. Avrebbe apprezzato un ulteriore sviluppo di tale approccio sotto il profilo dei collegamenti tra la strategia e la comunicazione sul miglioramento del mercato interno, ivi comprese le sinergie tra l'apertura dei mercati e l'efficienza. Lo stesso dicasi delle prospettive offerte dall'economia digitale, con particolare riguardo alla mobilità digitale, e dallo sviluppo della *sharing economy* e dell'economia circolare.

1.5. Il CESE sottolinea i potenziali effetti degli sviluppi descritti al precedente punto 1.4 sui modelli di trasporto, e pone in evidenza le loro implicazioni sociali, compresi gli effetti per gli utenti e le condizioni di lavoro dei lavoratori dipendenti, nonché la situazione delle microimprese utilizzate in qualità di subappaltatori. Tutti questi aspetti richiedono un'attenzione tempestiva affinché eventuali problemi possano essere risolti in una fase precoce. Analogamente, dovrebbero essere presi in considerazione anche gli effetti sulle comunità isolate.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final

⁽²⁾ COM(2011) 144 final

⁽³⁾ GU C 24 del 28.1.2012, pag. 146 GU C 291 del 4.9.2015, pag. 14 e GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final

1.6. Il CESE sottolinea l'importanza fondamentale di ristabilire la fiducia riguardo ai dati sulle emissioni dei veicoli comunicati dai produttori e approva le misure intese a conseguire tale risultato. Pone altresì l'accento sull'importanza del sostegno da parte dei soggetti interessati e dei cittadini e del dialogo con questi interlocutori, nonché sulle misure adottate per accertare la responsabilità delle precedenti comunicazioni di dati errati ed impedire il ripetersi di tali situazioni.

1.7. Il CESE accoglie con favore le misure volte ad accrescere l'efficienza, quali l'agevolazione dell'attuazione del programma TEN-T, la revisione della rete ferroviaria per un trasporto merci competitivo, nonché l'importanza annessa alla promozione della multimodalità e all'incentivazione del passaggio a modi di trasporto meno inquinanti, compresi il trasporto ferroviario e il trasporto combinato. Il CESE prende atto della richiesta della Commissione di un accesso al mercato per il trasporto in autobus, ma la invita anche a prendere in considerazione altre misure di politica per ampliare le reti di trasporti pubblici e incoraggiare un minore utilizzo delle autovetture private a vantaggio di altri modi di trasporto. Raccomanda pertanto di svolgere un'analisi più approfondita delle opzioni disponibili. Si rammarica, tuttavia, per le omissioni sulle norme migliorate relative all'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e sull'efficienza energetica migliorata, rese possibili dal sistema modulare europeo per i veicoli combinati. In questo contesto, il Comitato richiama inoltre l'attenzione sul suo parere esplorativo sul tema *Il mercato interno del trasporto internazionale di merci su strada: dumping sociale e cabotaggio* (TEN/575), e sottolinea ancora una volta l'importanza di una normativa chiara ed applicabile e la necessità di contrastare tutte le forme di dumping sociale, nonché le frodi e gli abusi in relazione al distacco dei lavoratori e all'accesso alle prestazioni previdenziali.

1.8. Il CESE accoglie con favore anche il progetto di rivedere la direttiva «Eurovignette» ma ribadisce l'importanza della flessibilità per evitare effetti di costi eccessivi nelle aree remote e scarsamente popolate, comprese le isole e le regioni montuose. Insiste inoltre sull'importanza che vi sia parità di condizioni tra i modi di trasporto per quanto riguarda gli oneri di utilizzo delle infrastrutture e i costi esterni, al fine di garantire eque condizioni di concorrenza tra di essi.

1.9. Il CESE prende atto del rilancio del servizio europeo di telepedaggio (SET) ma ricorda che, sebbene la decisione su tale sistema sia stata presa nel 2004, il SET non è ancora stato attuato, il che mette in evidenza la necessità di rivedere l'intero sistema al fine di superare gli ostacoli alla sua attuazione.

1.10. Coerentemente con posizioni già espresse in passato, il CESE apprezza l'attenzione prestata ai combustibili alternativi, concentrandosi sull'importanza di incentivare l'innovazione e sulla necessità di un quadro adeguato che permetta l'uso transfrontaliero dell'elettricità, del gas naturale, dell'idrogeno e dei biocarburanti senza interferire con la produzione alimentare. Accoglie con favore l'accento posto sull'interoperabilità e la standardizzazione nel campo della mobilità elettrica.

1.11. Il CESE apprezza parimenti l'attenzione prestata alla questione vitale delle soluzioni per il finanziamento e sottolinea la necessità di trovare soluzioni di co-finanziamento anche per i progetti più piccoli.

1.12. Il CESE accoglie con favore l'importanza che la strategia assegna al sostegno da parte della società civile. Sottolinea il potenziale del dialogo partecipativo come strumento per ottenere tale adesione e risolvere i problemi, e pone l'accento sulle possibilità di costruire una coalizione della società civile e degli enti subnazionali ⁽⁵⁾.

1.13. Per motivi di trasparenza, il CESE propone che la Commissione pubblichi un quadro di valutazione annuale delle emissioni per il settore dei trasporti.

1.14. Il CESE approva le azioni che prevedono di mettere in campo l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e osserva che potrebbero essere intraprese ulteriori azioni, come la ricerca di un dialogo esterno strutturato sui trasporti a basse emissioni con i paesi vicini, in previsione di progetti specifici.

1.15. Il CESE prende nota del fatto che la proposta sulla condivisione degli sforzi affida a ciascuno Stato membro la decisione su come assicurare la riduzione delle emissioni di GES, e raccomanda che le richieste al settore dei trasporti siano mantenute entro i limiti stabiliti nel Libro bianco.

1.16. Il CESE esprime il suo disappunto per il fatto che l'aggiornamento del Libro bianco non faccia più parte del programma di lavoro della Commissione, in quanto tale aggiornamento è richiesto dalla digitalizzazione, dall'evoluzione della politica energetica e da una prospettiva olistica nell'elaborazione e nell'attuazione delle politiche ricercata dall'attuale Commissione.

⁽⁵⁾ GU C 299 del 4.10.2012, pag. 170, GU C 389 del 21.10.2016, pag. 20

2. Contesto

Gli impegni dell'UE per la riduzione delle emissioni e il Libro bianco del 2011 sulla politica dei trasporti

2.1. Il 20 luglio 2016 la Commissione europea ha approvato un pacchetto di misure per la riduzione delle emissioni nei settori non compresi nel sistema di scambio di quote delle emissioni dell'UE (ETS) (in prosieguo «il pacchetto»).

2.2. Il pacchetto fa parte del piano per ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GES) del 40 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, come deciso dal Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014, e dell'impegno (contributo previsto stabilito a livello nazionale (INDC)] assunto dall'Unione europea e dagli Stati membri alla Conferenza COP 21 di Parigi nel dicembre del 2015.

2.3. Secondo le conclusioni dell'ottobre 2014, le emissioni dei settori compresi nel sistema ETS dovrebbero essere ridotte del 43 % mentre quelle dei settori al di fuori del sistema ETS, compresi i trasporti fatta eccezione per l'aviazione, dovrebbero essere ridotte del 30 %, in maniera condivisa tra gli Stati membri secondo principi di equità e solidarietà. Le conclusioni non si riferiscono in maniera specifica al settore dei trasporti.

2.4. Secondo il Libro bianco sulla politica dei trasporti dell'UE [COM(2011) 144], per mantenere il riscaldamento globale al di sotto dei 2 °C è necessario ridurre le emissioni di GES nei paesi sviluppati «dell'80-95 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050». Per quanto riguarda i trasporti, sarebbe sufficiente «una riduzione di [...] il 60 % [...] entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990», il che corrisponde a una riduzione del 20 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 2008 (e ad un aumento dell'8 % rispetto ai livelli del 1990).

2.5. La Commissione ha confermato che questi obiettivi sono compatibili con il quadro 2014 per le politiche del clima e dell'energia per il 2020-2030, con la strategia per l'Unione dell'energia del 2015 e con gli impegni INDC assunti dall'UE ⁽⁶⁾.

2.6. Ha anche dichiarato che, al fine di raggiungere tali obiettivi, saranno necessari ulteriori sforzi dopo il 2020 ⁽⁷⁾.

2.7. La recente valutazione dei progressi compiuti nell'attuazione del Libro bianco indica che è troppo presto per trarre delle conclusioni e si concentra sull'attuazione ⁽⁸⁾.

Il pacchetto

2.8. Il pacchetto comprende:

- una comunicazione generale dal titolo *Accelerare la transizione dell'Europa verso un'economia a basse emissioni di carbonio* [COM(2016) 500] (in prosieguo «la comunicazione»);
- una proposta legislativa relativa alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 [COM(2016) 482] (la proposta sulla condivisione degli sforzi);
- una proposta legislativa relativa all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia (COM(2016) 479);
- una Strategia europea per una mobilità a basse emissioni [COM(2016) 501] (in prosieguo «la strategia»).

2.9. La comunicazione stabilisce i principi di base che disciplinano l'attuazione, quali la condivisione degli oneri in base all'economia degli Stati membri (equità e solidarietà), la flessibilità utilizzando i diritti di emissione nei settori non-ETS, il mantenimento di livelli di riduzione dei GES ambiziosi mediante una gestione separata per ciascun settore (integrità ambientale). La comunicazione evidenzia l'importanza di un contesto che promuova la transizione.

2.10. **La proposta sulla condivisione degli sforzi** ripartisce tra gli Stati membri la responsabilità per gli impegni INDC ai sensi dell'accordo raggiunto alla COP 21 di Parigi. Ciascuno Stato membro decide come conseguire i propri risultati.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final pag. 14, punto 4.1; COM(2015) 80 final COM(2011) 112 final, pag. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final pag. 14, punto 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. **La strategia** dà attuazione agli obiettivi di riduzione delle emissioni del Libro bianco. Essa si concentra sul trasporto su strada e comprende i seguenti punti principali:

a) **Efficienza, comportamento, tariffazione del trasporto su strada**

- Ottimizzare i sistemi di trasporto
- Influenzare il comportamento tramite i pedaggi stradali
- Favorire la multimodalità

b) **Combustibili alternativi**

- Promuovere l'energia alternativa a basse emissioni per i trasporti
- Sviluppare i biocarburanti di seconda generazione
- Direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (2014/94/UE)

c) **Veicoli a basse emissioni**

- Norme comuni per permettere gli spostamenti transfrontalieri
- Promuovere i veicoli a zero emissioni, anche tramite gli appalti pubblici
- Certificazione delle emissioni di CO₂ e di consumo di carburante per gli autobus e i veicoli di trasporto pesante
- Ristabilire la fiducia nella misurazione dei livelli di emissione in condizioni reali di guida

d) **Creare un contesto: sinergie e nuovi modelli imprenditoriali, innovazione, economia digitale, sviluppo delle competenze, investimenti e sostegno**

- Creare un contesto favorevole per la mobilità a basse emissioni tramite sinergie con altri ambiti politici, con la ricerca, l'innovazione e la creazione di competenze

e) **Aviazione e trasporto marittimo — azione a livello internazionale**

- L'ICAO propone oggi una misura mondiale per il trasporto aereo basata sul mercato, mentre l'IMO sta sviluppando criteri di efficienza energetica in materia di progettazione per il trasporto marittimo, partendo dal monitoraggio delle emissioni.

3. Osservazioni generali

3.1. Il CESE, in linea con la posizione espressa sul Libro bianco e sul contributo INDC dell'UE⁽⁹⁾, sostiene gli obiettivi stabiliti nella strategia.

3.2. Il CESE ribadisce il proprio sostegno agli obiettivi del Libro bianco unitamente al rammarico (già espresso nel parere elaborato nel 2015 in merito all'attuazione del Libro bianco) per il fatto che il mercato interno dei trasporti sia ancora lungi dall'essere completato, indicando che accoglierebbe con favore misure in tale direzione⁽¹⁰⁾. La piena attuazione del mercato interno migliorerebbe l'efficienza delle risorse e ridurrebbe le emissioni. Tale piena attuazione deve essere conseguita grazie a regole chiare ed applicabili e dev'essere accompagnata da misure volte a contrastare tutte le forme di dumping sociale, nonché le frodi e gli abusi in relazione al distacco dei lavoratori e all'accesso alle prestazioni previdenziali.

3.3. Il CESE sostiene altresì gli elementi nuovi e innovativi della strategia, come i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS), compreso lo sviluppo di veicoli cooperativi, connessi e automatizzati e l'integrazione dei veicoli elettrici nel sistema dell'energia attraverso reti intelligenti, lo sviluppo di nuovi modelli imprenditoriali e di trasporto derivanti sia dalla crescita della *sharing economy* (economia collaborativa o della condivisione) attraverso le piattaforme informatiche, sia dall'espansione generale dell'economia digitale. I sistemi digitali produrranno effetti anche sul trasporto di merci e di passeggeri e consentiranno, ad esempio, di ottimizzare i flussi di traffico e di effettuare scelte efficienti sotto il profilo delle risorse, che ridurranno le emissioni⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ GU C 24 del 28.1.2012, pag. 146 GU C 291 del 4.9.2015, pag. 14 GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10

⁽¹⁰⁾ GU C 291 del 4.9.2015, pag. 14 punti 1.5 e 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final

3.4. Il CESE sottolinea l'importanza fondamentale di ristabilire la fiducia riguardo ai dati sulle emissioni dei veicoli comunicati dai produttori e approva le misure intese a conseguire tale risultato. Pone l'accento sull'importanza del sostegno da parte dei soggetti interessati e dei cittadini e del dialogo con questi interlocutori, nonché sulle misure adottate per accertare la responsabilità delle precedenti comunicazioni di dati errati ed impedire il ripetersi di tali situazioni.

3.5. Il CESE ribadisce che buona parte delle misure proposte richiede flessibilità e un adeguamento alle condizioni locali, compresa la tariffazione del trasporto su strada ⁽¹²⁾.

3.6. Il CESE rinnova il suo sostegno agli obiettivi dell'accordo di Parigi (COP 21) e al contributo INDC dell'UE, e conferma la sua opinione secondo cui tali impegni non vanno ad aggiungersi agli obiettivi già stabiliti nel Libro bianco ⁽¹³⁾. Prende atto del sostegno delle parti a favore dell'attuazione dell'accordo di Parigi nella proclamazione di azione di Marrakech e della costituzione di un partenariato di Marrakech per l'azione globale, che coinvolge parti sia contraenti che non contraenti.

3.7. Il CESE ribadisce la sua opinione secondo cui è necessaria una revisione dell'attuazione del Libro bianco e della strategia quadro per un'Unione dell'energia resiliente (COM(2015) 80), con l'aggiunta, laddove appropriato, di nuove misure per raggiungere gli obiettivi fissati da questi due documenti ⁽¹⁴⁾.

3.8. Il CESE sottolinea la necessità di creare un ambiente propizio all'attuazione della strategia o un quadro favorevole e, a tale proposito, fa riferimento alla comunicazione della Commissione *Dopo Parigi* ⁽¹⁵⁾ che richiama il bisogno di «superare l'attuale sistema frammentato, caratterizzato da un'assenza di coordinamento delle politiche nazionali, da barriere di mercato e da zone geografiche isolate dal punto di vista energetico». L'Unione dell'energia costituisce un quadro per creare un ambiente propizio alla transizione energetica, e la prossima strategia di ricerca, innovazione e competitività sfrutterà le sinergie che si creeranno tra i settori dell'energia, dei trasporti, dell'economia circolare e dell'innovazione industriale e digitale, per accrescere la competitività delle attuali e future tecnologie europee di efficienza energetica e a basse emissioni di carbonio. Come già indicato al punto 3.3, sono previste anche misure intese a migliorare le competenze e la promozione della ricerca e dello sviluppo.

È inoltre necessario che anche la società civile agisca, in tutte le sue componenti: cittadini, consumatori, parti sociali, PMI, start up innovative e imprese competitive sui mercati mondiali. Le città intelligenti e le comunità urbane, anche per il ruolo che svolgono nello sviluppo dei trasporti pubblici e nella pianificazione dei trasporti, sono citate come i contesti che di fatto vedranno le maggiori trasformazioni ⁽¹⁶⁾.

3.9. Il riferimento alla necessità di un ambiente propizio, alle soluzioni di mobilità digitale e ai collegamenti con la politica energetica sono esemplificativi dell'approccio trasversale ai vari settori adottato dalla strategia. Tale approccio è in linea con il documento di lavoro dei servizi della Commissione sull'attuazione del Libro bianco 2011 sui trasporti e con la comunicazione della Commissione *Migliorare il mercato unico*, che puntano entrambi a migliorare la visibilità e la comprensione delle politiche settoriali inserendole nel contesto delle strategie europee globali ⁽¹⁷⁾.

3.10. Il CESE condivide l'approccio olistico della strategia alla politica dei trasporti ma avrebbe voluto che tale approccio fosse maggiormente sviluppato, ad esempio in termini di coerenza tra la strategia e la comunicazione sul miglioramento del mercato unico, comprese le sinergie tra l'apertura del mercato e l'efficienza, le prospettive offerte dal mercato interno digitale, dalla *sharing economy* e dall'economia circolare, inclusi gli effetti sui modelli di trasporto e gli aspetti sociali ⁽¹⁸⁾.

3.11. Il documento di lavoro della Commissione che accompagna la strategia menziona una serie di nuovi sviluppi «sociali», quali la *sharing economy* nell'ambito dei trasporti, i veicoli connessi e automatici, la digitalizzazione e la mobilità in quanto servizio. Tali sviluppi, compreso l'uso crescente delle piattaforme Internet, avrebbero dovuto essere citati nella strategia.

⁽¹²⁾ GU C 24 del 28.1.2012, pag. 146

⁽¹³⁾ GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10 punti 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 e 5.2.

⁽¹⁴⁾ GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10 punti 1.4, 5.2 e 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final sezione 3.1, pag. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final sezione 3.1, pag. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226 final, sezione 4.1, pag. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final e COM(2016) 356 final

3.12. Il CESE lamenta il fatto che nella strategia non vengano citati gli aspetti sociali — compresi i diritti dei consumatori, le relazioni industriali e lo status delle microimprese — di alcune delle iniziative in programma, come ad esempio il piano C-ITS, l'economia digitale, i nuovi modelli di trasporto e le ulteriori aperture del mercato in diversi settori del trasporto. Ritieni che sia importante affrontare questi temi fin dalla fase iniziale per evitare tensioni inutili.

3.13. Il CESE apprezza che la strategia sollevi la questione del finanziamento, che è di importanza fondamentale per l'attuazione della strategia stessa. Attira l'attenzione sulle necessità di finanziamento delle zone con scarse risorse finanziarie e di quei progetti di dimensioni insufficienti per raggiungere le soglie previste per il cofinanziamento dell'UE. Sarebbe opportuno poter contare su opzioni per il finanziamento di piccoli progetti nel settore dei trasporti, come avviene nel settore dell'energia.

3.14. Il CESE annette particolare importanza alla revisione del Libro bianco, già programmata dalla Commissione nel corso del 2016⁽¹⁹⁾. Non ritiene che sia troppo presto per valutarne l'attuazione⁽²⁰⁾, poiché gli sviluppi fin qui osservati — come la digitalizzazione, l'evoluzione della politica energetica e un approccio olistico all'elaborazione e all'attuazione delle politiche ricercato dall'attuale Commissione — richiedono un aggiornamento del Libro bianco.

3.15. Il CESE sostiene le proposte in materia di azione esterna formulate nella strategia, in particolare quella di ulteriori azioni da parte dell'ICAO e dell'IMO per i settori dell'aviazione e della navigazione. Si rammarica del fatto che la strategia non preveda altre forme di azione esterna, come dialoghi strutturati e analisi comparative con i paesi vicini dell'Europa orientale e del Nord Africa.

4. Osservazioni particolari

4.1. Il CESE approva il piano d'azione allegato alla strategia, con le riserve espresse di seguito.

— Si rammarica del fatto che, benché il piano d'azione faccia riferimento ad agevolazioni per l'attuazione della rete TEN-T, alla revisione della rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo e alle norme sull'accesso al mercato dei servizi di trasporto in autobus, non vengano invece menzionate le proposte previste relative a norme migliorate riguardanti l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada. Ciò esclude un elemento della disciplina del mercato dei trasporti che offre ancora ampio margine per migliorare il funzionamento del mercato in modo che evolva in un sistema di trasporti più efficiente dal punto di vista dell'energia e delle risorse. Il CESE richiama l'attenzione sul suo parere esplorativo sul tema *Il mercato interno del trasporto internazionale di merci su strada: dumping sociale e cabotaggio* (TEN/575), e sottolinea ancora una volta l'importanza di una normativa chiara ed applicabile e la necessità di contrastare tutte le forme di dumping sociale, nonché le frodi e gli abusi in relazione al distacco dei lavoratori e all'accesso alle prestazioni previdenziali.

— Plaude all'intenzione di rivedere la direttiva «Eurovignette» (1999/62/CE), la direttiva sul servizio europeo di telepedaggio (SET) (2004/52/CE) e la decisione della Commissione del 2009 sugli aspetti tecnici del SET.

— Ribadisce la sua opinione secondo cui tra gli elementi importanti di qualsiasi proposta futura dovrebbero figurare la flessibilità e misure per evitare effetti di costi eccessivi nelle aree remote e scarsamente popolate, comprese le isole e le regioni montuose⁽²¹⁾.

— La direttiva SET fu adottata nel 2004 e, nonostante vari tentativi in tal senso, non è ancora stata attuata. Il CESE ritiene che il concetto alla base della direttiva debba oggi essere rivisto perché possa presentare maggior interesse per gli operatori e gli utenti.

4.2. Il CESE concorda sul fatto che la strategia europea sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi offra un considerevole potenziale di valore aggiunto grazie ad una maggiore efficienza, e attira l'attenzione sulle modifiche che il C-ITS comporterà per i modelli di trasporto, la struttura del mercato, il diritto contrattuale e gli aspetti sociali se, ad esempio, un maggior numero di microimprese sarà gestito da piattaforme Internet. Tali aspetti dovrebbero essere presi in debita considerazione⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10 punti 1.4 e 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226 final, sezione 5, pag. 34, e sezione 2, pag. 4.

⁽²¹⁾ GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10 punto 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final

4.3. Il CESE condivide l'obiettivo della strategia di favorire la multimodalità e sottolinea che, per ogni specifica situazione, dovrebbero essere privilegiate le soluzioni di trasporto più efficienti sotto il profilo delle risorse. Auspica inoltre che la valutazione della direttiva sul trasporto combinato porti a un utile aggiornamento con una flessibilità sufficiente per assicurare la massima efficienza, pur senza prevedere un accesso parallelo al mercato nel settore del trasporto su strada. Insiste sull'importanza di incentivare il passaggio a modi di trasporto meno inquinanti, compresi il trasporto ferroviario e il trasporto combinato, come pure su come sia importante, in proposito, affrontare la questione degli oneri di utilizzo delle infrastrutture e dei costi esterni in modo tale da garantire eque condizioni di concorrenza tra i diversi modi di trasporto.

4.4. Il CESE attira l'attenzione sulla migliore efficienza sotto il profilo delle risorse dei veicoli combinati di 25,25 metri (sistema modulare europeo — SME). Due veicoli combinati SME sono in grado di portare il carico di tre combinati convenzionali, il che comporta una migliore efficienza energetica e minori emissioni per unità. Previa valutazione da parte di ciascuno Stato membro, i combinati SME dovrebbero pertanto essere autorizzati ogni qual volta le condizioni risultino idonee, anche nel traffico transfrontaliero.

4.5. Il CESE sostiene l'approccio della strategia sui combustibili alternativi, compresa la necessità di sostenere il mercato e realizzare infrastrutture in linea con le varie esigenze dei diversi modi di trasporto, ad oggi principalmente: a) elettricità, soprattutto per le auto; b) gas naturale nelle varie forme, utilizzato per lo più da camion, autobus e navi; e c) biocarburanti. Sottolinea che il settore dei combustibili alternativi è in costante evoluzione e che potrebbe cambiare sia sul lato della domanda che su quello dell'offerta.

4.6. Il CESE, conformemente a posizioni già formulate in passato, approva l'intenzione di sviluppare biocarburanti che non siano ricavati da prodotti agricoli o da un uso del suolo che interferisca con la produzione alimentare, bensì da altre fonti quali i prodotti residui, i sottoprodotti e i rifiuti, anche forestali⁽²³⁾.

4.7. Il CESE sottolinea l'importanza di coinvolgere la società civile e gli enti subnazionali nell'attuazione della strategia. In tal senso, costituirebbe quindi un tassello importante fare maggior ricorso al dialogo partecipativo con la società civile, così come raccomandato nel parere esplorativo del CESE dell'11 luglio 2012 in merito al *Libro bianco sui trasporti: verso l'adesione e l'impegno della società civile*⁽²⁴⁾, che ha dato vita a due convegni (Malmö, 2015 e Milano, 2016) sul futuro dei corridoi della rete prioritaria europea di trasporto, incentrati sulle questioni relative all'attuazione, alla governance e al finanziamento.

4.8. Ai fini di una maggiore trasparenza, il Comitato propone che la Commissione pubblichi un quadro di valutazione annuale sulla riduzione delle emissioni.

4.9. Il CESE sottolinea anche l'importanza di costruire una coalizione per sostenere l'attuazione e risolvere i problemi, come proposto nel suo parere su questo tema⁽²⁵⁾.

4.10. Il CESE si rammarica del fatto che la proposta sulla condivisione degli sforzi non prenda neppure in considerazione che possa essere eventualmente necessario prevedere obiettivi di riduzione delle emissioni specifici per i vari settori. La strategia conferma che il Libro bianco ha come obiettivo il settore dei trasporti e si basa su una solida valutazione di ciò che è fattibile senza provocare effetti negativi sulle funzioni del trasporto. Le fasi ulteriori descritte nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la strategia sono modeste e prevedono riduzioni delle emissioni nel settore dei trasporti del 18-22 % entro il 2030, rispetto al 18-19 % attualmente previsto⁽²⁶⁾.

Bruxelles, 23 febbraio 2017

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Georges DASSIS

⁽²³⁾ GU C 303 del 19.8.2016, pag. 10 punto 1.8.

⁽²⁴⁾ GU C 299 del 4.10.2012, pag. 170 punto 1.11, e GU C 389 del 21.10.2016, pag. 20

⁽²⁵⁾ GU C 389 del 21.10.2016, pag. 20

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501 final, sezione 5, pagg. 82-83.