

**Parere del Comitato europeo delle regioni — Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni**

(2018/C 387/11)

<b>Relatore:</b>	Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), assessore provinciale del Gelderland
<b>Testi di riferimento:</b>	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni <i>Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni. Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori</i>
	COM(2017) 675 final
	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri
	COM(2017) 648 final e COM(2017) 648 final/2
	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus
	COM(2017) 647 final
	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada
	COM(2017) 653 final
	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni <i>Verso l'uso più ampio possibile di combustibili alternativi: un piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi a norma dell'articolo 10, paragrafo 6, della direttiva 2014/94/UE, compresa la valutazione di quadri strategici a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE</i>
	COM(2017) 652 final e COM(2017) 652 final/2

**I. PROPOSTE DI EMENDAMENTO**

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus**

**COM(2017) 647 — final**

**Emendamento 1**

Considerando (3)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
In ogni Stato membro <i>dovrebbe essere designato</i> un organismo di regolamentazione indipendente e imparziale allo scopo di garantire il corretto funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada. Tale organismo può anche essere responsabile di altri settori regolamentati, quali le ferrovie, l'energia o le telecomunicazioni.	In ogni Stato membro <i>dovrebbero essere designate autorità competenti in materia di trasporti o</i> un organismo di regolamentazione indipendente e imparziale allo scopo di garantire il corretto funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada. Tale organismo può anche essere responsabile di altri settori regolamentati, quali le ferrovie, l'energia o le telecomunicazioni.

**Motivazione**

Ai sensi del Trattato UE, il trasporto di passeggeri è un servizio di interesse economico generale (SIEG). L'imposizione di un organismo di regolamentazione indipendente può risultare sproporzionata quando il mercato è organizzato in conformità del regolamento (CE) n. 1370/2007.

**Emendamento 2**

Considerando (4)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Le operazioni di servizio commerciale regolare non dovrebbero compromettere l'equilibrio <b>economico</b> dei contratti di servizio pubblico esistenti. Per questo motivo l'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di condurre un'analisi <b>economica</b> oggettiva al fine di garantire che questo non accada.	Le operazioni di servizio commerciale regolare non dovrebbero compromettere l'equilibrio dei contratti di servizio pubblico esistenti. Per questo motivo l'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di condurre un'analisi oggettiva al fine di garantire che questo non accada. <b>Tale analisi deve prendere in considerazione le caratteristiche distintive del mercato e della rete interessata sotto il profilo strutturale e geografico (dimensione, caratteristiche della domanda, complessità della rete, isolamento geografico e tecnico e i servizi oggetto del contratto), e se il nuovo servizio comporti un miglioramento della qualità dei servizi o del rapporto costi-efficienza, o di entrambi, rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.</b>

**Motivazione**

Servizi pubblici come i trasporti dovrebbero essere valutati non solo secondo criteri quantificabili dal punto di vista economico ma anche in funzione della qualità, della sicurezza e della coesione territoriale e sociale. Il Comitato delle regioni dovrebbe usare questo parere per fornire orientamenti su taluni aspetti che devono essere valutati.

**Emendamento 3**

Considerando (6)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Per garantire la concorrenza leale sul mercato, è opportuno concedere agli operatori dei servizi regolari i diritti di accesso alle autostazioni nell'Unione a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti. I ricorsi contro le decisioni di rigetto o di limitazione dell'accesso dovrebbero essere presentati all'organismo di regolamentazione.	Per garantire la concorrenza leale sul mercato, è opportuno concedere agli operatori dei servizi regolari i diritti di accesso alle autostazioni <b>pubbliche</b> nell'Unione a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti. <b>Ciò non deve tuttavia compromettere l'equilibrio territoriale e la coesione sociale e gli operatori del servizio pubblico dovrebbero avere un accesso prioritario, per garantire l'adempimento degli obblighi stabiliti nel contratto di servizio pubblico con le autorità competenti.</b> I ricorsi contro le decisioni di rigetto o di limitazione dell'accesso dovrebbero essere presentati all'organismo di regolamentazione.

**Motivazione**

Per l'accesso alle autostazioni dovrebbe essere data priorità agli operatori del servizio pubblico che devono rispettare determinati obblighi (frequenze, orari, collegamenti, servizi) stabiliti nei contratti di servizio pubblico con le autorità competenti.

**Emendamento 4**

Considerando (8)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>Per l'autorizzazione dei servizi regolari sia nazionali che internazionali dovrebbe essere seguita una procedura di autorizzazione. Tale autorizzazione dovrebbe essere rilasciata a meno che il rifiuto non sia motivato da ragioni chiaramente specificate imputabili al richiedente o il servizio non comprometta l'equilibrio <b>economico</b> di un contratto di servizio pubblico. <b>Per garantire che le operazioni di servizio commerciale regolare non compromettano l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti, è opportuno introdurre una distanza limite. Nel caso dei collegamenti già serviti da più di un contratto di servizio pubblico, dovrebbe essere possibile aumentare tale limite.</b></p>	<p>Per l'autorizzazione dei servizi regolari sia nazionali che internazionali dovrebbe essere seguita una procedura di autorizzazione. Tale autorizzazione dovrebbe essere rilasciata a meno che il rifiuto non sia motivato da ragioni chiaramente specificate imputabili al richiedente o il servizio non comprometta l'equilibrio di un contratto di servizio pubblico. <b>L'equilibrio di un contratto di servizio pubblico dovrebbe tenere conto della sua redditività economica, ma anche dei servizi offerti ai cittadini in termini di collegamenti, pianificazione di viaggi intermodali, qualità, efficienza, adeguatezza rispetto alla domanda e sicurezza da tutti i punti di vista. Inoltre la prestazione di servizi dovrebbe avvenire nel rispetto delle norme ambientali e sociali.</b></p>

**Motivazione**

Servizi pubblici come i trasporti dovrebbero essere valutati non solo secondo criteri quantificabili dal punto di vista economico ma anche in funzione della qualità, della sicurezza e della coesione territoriale e sociale. *L'equilibrio* di un contratto di servizio pubblico dovrebbe tenere conto della sua redditività economica, ma anche della qualità del servizio offerto ai cittadini. Il rispetto delle stesse norme ambientali e sociali è un presupposto indispensabile per garantire una concorrenza leale.

**Emendamento 5**

Considerando (13)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p><b>Nella misura in cui il presente regolamento armonizza, nei mercati nazionali, le norme riguardanti i servizi regolari effettuati con autobus e l'accesso alle autostazioni, i suoi obiettivi, segnatamente la promozione della mobilità interurbana e l'incremento della quota modale dei modi sostenibili di trasporto di passeggeri, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.</b></p>	

**Motivazione**

Le questioni relative all'accesso alle autostazioni locali e ai mercati dei trasporti pubblici regionali sono strettamente collegate alla sussidiarietà.

**Emendamento 6**

Articolo 1, punto 2)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
l'articolo 2 è così modificato:	l'articolo 2 è così modificato:
(...)	(...)
c) sono aggiunti i seguenti punti da 9 a 11: «9 "autostazione": qualsiasi struttura <b>con una superficie minima di 600 m<sup>2</sup></b> , che comprenda un'area di parcheggio utilizzata da autobus per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri;»	c) sono aggiunti i seguenti punti da 9 a 11: «9" autostazione" ( <b>secondo le definizioni e i requisiti previsti dalla legislazione nazionale</b> ): qualsiasi struttura <b>pubblica</b> , che comprenda un'area di parcheggio utilizzata da autobus per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri;»
(...)	(...)

**Motivazione**

Gli Stati membri dovrebbero avere un margine di discrezionalità. Il riferimento a una superficie minima di 600 m<sup>2</sup> dovrebbe essere eliminato, per non compromettere le autostazioni situate nelle piccole città e nelle aree rurali, che dispongono di superfici inferiori, ma la cui funzione è essenziale per garantire i collegamenti con le città principali.

**Emendamento 7**

Articolo 1, punto 3)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
prima del capo II, è inserito il seguente articolo 3 bis:	prima del capo II, è inserito il seguente articolo 3 bis:
«Articolo 3 bis Organismo di regolamentazione	«Articolo 3 bis Organismo di regolamentazione
1. Ogni Stato membro designa un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore del trasporto di passeggeri su strada. Detto organismo è un'autorità imparziale che, in termini organizzativi, funzionali, gerarchici e decisionali, è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato. Tale autorità è indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.	1. Ogni Stato membro designa, <b>in funzione della rispettiva organizzazione del mercato interno dei servizi</b> , un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore del trasporto di passeggeri su strada. Detto organismo è <b>un'autorità competente in materia di trasporti oppure</b> un'autorità imparziale che, in termini organizzativi, funzionali, gerarchici e decisionali, è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato. Tale autorità, <b>nel secondo caso</b> , è indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.
L'organismo di regolamentazione può essere competente per altri settori regolamentati.	L'organismo di regolamentazione può essere competente per altri settori regolamentati.

**Motivazione**

Nuovi servizi commerciali non dovrebbe compromettere il rispetto della missione di un SIEG né degli obblighi di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero disporre della flessibilità necessaria per scegliere tra un organismo di regolamentazione indipendente o un'autorità competente in materia di trasporti che conosca le esigenze socioeconomiche degli utenti.

**Emendamento 8**

Articolo 1, punto 3)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
prima del capo II, è inserito il seguente articolo 3 bis:	prima del capo II, è inserito il seguente articolo 3 bis:
«Articolo 3 bis	«Articolo 3 bis
Organismo di regolamentazione	Organismo di regolamentazione
(...)	(...)
3. L'organismo di regolamentazione svolge i seguenti compiti:	3. L'organismo di regolamentazione svolge i seguenti compiti:
(a) effettua analisi <b>economiche</b> per stabilire se un nuovo servizio proposto comprometta l'equilibrio <b>economico</b> di un contratto di servizio pubblico;	(a) effettua analisi per stabilire se un nuovo servizio proposto comprometta l'equilibrio di un contratto di servizio pubblico <b>ed eserciti un impatto negativo sulla qualità del servizio reso ai cittadini, tenendo conto, tra l'altro, degli aspetti riguardanti le connessioni disponibili, la frequenza, le tariffe, la pianificazione di viaggi intermodali, la sicurezza, nonché il rispetto delle norme ambientali e sociali durante la prestazione di servizi;</b>
(b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle auto-stazioni; e	(b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle auto-stazioni; e
(c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni.	(c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni.

**Motivazione**

Il rispetto delle stesse norme ambientali e sociali è un presupposto indispensabile per garantire una concorrenza leale.

**Emendamento 9**

Articolo 1, punto 3)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
prima del capo II, è inserito il seguente articolo 3 bis:	prima del capo II, è inserito il seguente articolo 3 bis:
«Articolo 3 bis	«Articolo 3 bis
Organismo di regolamentazione	Organismo di regolamentazione
(...)	(...)
3. L'organismo di regolamentazione svolge i seguenti compiti:	3. L'organismo di regolamentazione svolge i seguenti compiti:

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
[...]	[...]
(b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle auto-stazioni; e	(b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle auto-stazioni <b>allo scopo di garantire agli operatori dei servizi l'accesso alle autostazioni pertinenti a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti;</b> e
(c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni.	(c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni.

### Motivazione

Gli autobus e i pullman figurano tra i modi di trasporto più accessibili e più importanti dell'UE. È quindi essenziale che i passeggeri ricevano il miglior servizio possibile e garantire una concorrenza sana e leale è il modo migliore per conseguire tale obiettivo.

### Emendamento 10

Articolo 1, punto 6)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
è inserito il seguente articolo 5 bis:	è inserito il seguente articolo 5 bis:
«Articolo 5 bis	«Articolo 5 bis
Accesso alle autostazioni	Accesso alle autostazioni
(...)	(...)
2. I gestori delle autostazioni si adoperano per soddisfare tutte le richieste di accesso al fine di garantire un uso ottimale delle autostazioni.	2. I gestori delle autostazioni si adoperano per soddisfare tutte le richieste di accesso al fine di garantire un uso ottimale delle autostazioni <b>e il rispetto degli obblighi di servizio pubblico.</b>
Le richieste di accesso possono essere rifiutate <b>soltanto</b> per motivi di mancanza di capacità.	Le richieste di accesso possono essere rifiutate per motivi di mancanza di capacità <b>oppure qualora comportino un deterioramento dei servizi offerti ai cittadini in termini di accesso alle connessioni, limitando queste ultime e compromettendo la sicurezza da tutti i punti di vista o la qualità generale dei servizi offerti; tale decisione, se adottata dal gestore di un'autostazione, viene comunicata anche all'autorità di regolamentazione.</b>
<b>Nel caso in cui il gestore di un'autostazione rifiuti una richiesta di accesso, indica tutte le alternative valide.</b>	

### Motivazione

Non spetta ai gestori delle autostazioni adoperarsi per trovare valide alternative. Inoltre, l'accesso alle autostazioni dovrebbe essere collegato ad aspetti relativi alla qualità dei servizi offerti ai consumatori e alla loro sicurezza da tutti i punti di vista. Inoltre, il diritto di accesso alle autostazioni non dovrebbe compromettere l'adempimento degli obiettivi pubblici, dei compiti e degli obblighi di servizio pubblico di un servizio d'interesse economico generale (SIEG).

Soprattutto nelle aree urbane con elevate emissioni di particolato, può risultare necessario imporre una limitazione nel rispetto delle norme ambientali.

**Emendamento 11**

Articolo 1, punto 9)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>l'articolo 8 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 8</p> <p>Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri <b>su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria</b></p> <p>1. L'autorizzazione è rilasciata con l'accordo delle autorità competenti di tutti gli Stati membri nei cui territori hanno luogo l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri <b>e il loro trasporto su distanze inferiori a 100 chilometri in linea d'aria</b>. L'autorità competente per l'autorizzazione trasmette alle suddette autorità competenti una copia della domanda, corredata di copie di ogni altra documentazione utile e di una richiesta di accordo, entro due settimane dal ricevimento della domanda. Al tempo stesso l'autorità competente per l'autorizzazione inoltra tali documenti, per informazione, alle autorità competenti degli altri Stati membri il cui territorio è attraversato.</p> <p>(...)</p>	<p>l'articolo 8 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 8</p> <p>Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri</p> <p>1. L'autorizzazione è rilasciata con l'accordo delle autorità competenti di tutti gli Stati membri nei cui territori hanno luogo l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri. L'autorità competente per l'autorizzazione trasmette alle suddette autorità competenti una copia della domanda, corredata di copie di ogni altra documentazione utile e di una richiesta di accordo, entro due settimane dal ricevimento della domanda. Al tempo stesso l'autorità competente per l'autorizzazione inoltra tali documenti, per informazione, alle autorità competenti degli altri Stati membri il cui territorio è attraversato.</p> <p>(...)</p>

**Motivazione**

La decisione di accettare o meno un servizio di trasporto non dovrebbe dipendere dalla distanza (100 km in linea d'aria), ma piuttosto dall'impatto che il servizio aggiuntivo avrebbe sul servizio esistente offerto ai cittadini (sia esso un servizio di interesse pubblico generale o un servizio commerciale). Inoltre, le differenze regionali (ad esempio, in termini di distanza tra le città e i centri economici) non possono essere misurate in generale per l'insieme dell'UE.

**Emendamento 12**

Articolo 1, punto 10)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>sono inseriti i seguenti articoli da 8 bis a 8 <b>quinquies</b>:</p> <p>«Articolo 8 bis</p> <p><b>Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza pari o superiore a 100 chilometri in linea d'aria</b></p> <p>1. <b>L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda entro due mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore.</b></p>	<p>sono inseriti i seguenti articoli da 8 bis a 8 <b>ter</b>:</p> <p>«Articolo 8 bis</p> <p>Decisioni delle autorità competenti per l'autorizzazione</p> <p>1. Conformemente alla procedura di cui <b>all'articolo 8</b>, l'autorità competente per l'autorizzazione rilascia l'autorizzazione, la rilascia a determinate condizioni o respinge la domanda. L'autorità competente per l'autorizzazione informa tutte le autorità competenti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, in merito alla sua decisione.</p>

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>2. <i>L'autorizzazione è rilasciata a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettere da a) a c).</i></p> <p>3. <i>L'autorità competente per l'autorizzazione inoltra alle autorità competenti di tutti gli Stati membri nei cui territori hanno luogo l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, nonché alle autorità competenti degli Stati membri il cui territorio è attraversato senza che vi sia imbarco o sbarco di passeggeri, una copia della domanda e di ogni altra documentazione utile, insieme con la propria valutazione, per informazione.</i></p> <p>Articolo 8 ter</p> <p><i>Procedura di autorizzazione per i servizi regolari nazionali</i></p> <p>1. <i>L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda entro due mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore. Tale termine può essere esteso a quattro mesi se è stata richiesta un'analisi in conformità all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettera d).</i></p> <p>2. <i>Le autorizzazioni dei servizi regolari nazionali sono rilasciate a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettere da a) a c), e, se il servizio di trasporto passeggeri copre una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria, all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettera d).</i></p>	<p>2. Le decisioni di rigetto di una domanda o di rilascio di un'autorizzazione subordinata a limitazioni sono motivate. L'autorizzazione è rilasciata a meno che il suo rigetto non possa essere motivato in base ad una o più delle seguenti ragioni:</p> <p>(a) (...)</p> <p>(...) (b)</p> <p>(d) un organismo di regolamentazione stabilisce, sulla base di un'analisi oggettiva, che il servizio comprometterebbe l'equilibrio di un contratto di servizio pubblico.</p> <p>Le autorità competenti per l'autorizzazione non respingono una domanda per il mero fatto che il vettore offre prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, oppure che il collegamento in questione è già servito da altri vettori stradali <b>se tecnicamente si dimostra che tali prezzi inferiori garantiscono la prestazione del servizio per tutta la durata del contratto.</b></p> <p>[...]</p> <p>Articolo 8 ter</p> <p>Limitazione del diritto di accesso</p>
<p>1. <i>L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda entro due mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore. Tale termine può essere esteso a quattro mesi se è stata richiesta un'analisi in conformità all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettera d).</i></p> <p>2. <i>Le autorizzazioni dei servizi regolari nazionali sono rilasciate a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettere da a) a c), e, se il servizio di trasporto passeggeri copre una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria, all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettera d).</i></p>	<p>1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso al mercato internazionale e nazionale dei servizi regolari se il servizio comprometterebbe l'equilibrio di un contratto di servizio pubblico <b>oppure si tratti di prestatori che sono stati sanzionati dalle amministrazioni competenti per aver avuto ricorso a pratiche contrarie alle garanzie inerenti al servizio.</b></p> <p>2. Le autorità competenti che hanno aggiudicato un contratto di servizio pubblico o gli operatori di servizio pubblico che adempiono il contratto di servizio pubblico possono richiedere all'organismo di regolamentazione di effettuare un'analisi volta a stabilire se l'equilibrio del contratto di servizio pubblico sarebbe compromesso.</p> <p>L'organismo di regolamentazione esamina la domanda e decide se effettuare l'analisi. Esso informa le parti interessate della sua decisione.</p>

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p><b>3. La distanza di cui al paragrafo 2 può essere aumentata fino a 120 chilometri se il servizio regolare da introdurre è finalizzato a collegare un punto di partenza e una destinazione già serviti da più di un contratto di servizio pubblico.</b></p> <p><b>Articolo 8 quater</b></p> <p>Decisioni delle autorità competenti per l'autorizzazione</p> <p>1. Conformemente alla procedura di cui <b>agli articoli 8, 8 bis o 8 ter</b>, l'autorità competente per l'autorizzazione rilascia l'autorizzazione, la rilascia a determinate condizioni o respinge la domanda. L'autorità competente per l'autorizzazione informa tutte le autorità competenti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, in merito alla sua decisione.</p> <p>2. Le decisioni di rigetto di una domanda o di rilascio di un'autorizzazione subordinata a limitazioni sono motivate. L'autorizzazione è rilasciata a meno che il suo rigetto non possa essere motivato in base ad una o più delle seguenti ragioni:</p> <p>(a) (...)</p> <p>(...)</p> <p>(d) un organismo di regolamentazione stabilisce, sulla base di un'analisi <b>economica</b> oggettiva, che il servizio comprometterebbe l'equilibrio <b>economico</b> di un contratto di servizio pubblico.</p> <p>Le autorità competenti per l'autorizzazione non respingono una domanda per il mero fatto che il vettore offre prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, oppure che il collegamento in questione è già servito da altri vettori stradali.</p> <p>(...)</p> <p><b>Articolo 8 quinquies</b></p> <p>Limitazione del diritto di accesso</p> <p>1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso al mercato internazionale e nazionale dei servizi regolari se il servizio <b>regolare proposto trasporta passeggeri su distanze inferiori a 100 chilometri in linea d'aria e se</b> comprometterebbe l'equilibrio <b>economico</b> di un contratto di servizio pubblico.</p>	<p>3. Qualora effettuati un'analisi, l'organismo di regolamentazione informa tutte le parti interessate dei risultati di tale analisi e delle sue conclusioni entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'organismo di regolamentazione può concludere che sia necessario rilasciare un'autorizzazione, rilasciarla a determinate condizioni o respingerla.</p> <p>Le conclusioni dell'organismo di regolamentazione sono vincolanti per le autorità competenti per l'autorizzazione.</p> <p>(...)</p>

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>2. Le autorità competenti che hanno aggiudicato un contratto di servizio pubblico o gli operatori di servizio pubblico che adempiono il contratto di servizio pubblico possono richiedere all'organismo di regolamentazione di effettuare un'analisi volta a stabilire se l'equilibrio <b>economico</b> del contratto di servizio pubblico sarebbe compromesso. L'organismo di regolamentazione esamina la domanda e decide se effettuare l'analisi <b>economica</b>. Esso informa le parti interessate della sua decisione.</p> <p>3. Qualora effettui un'analisi <b>economica</b>, l'organismo di regolamentazione informa tutte le parti interessate dei risultati di tale analisi e delle sue conclusioni entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'organismo di regolamentazione può concludere che sia necessario rilasciare un'autorizzazione, rilasciarla a determinate condizioni o respingerla.</p> <p>Le conclusioni dell'organismo di regolamentazione sono vincolanti per le autorità competenti per l'autorizzazione.</p> <p>(...)</p>	

### Motivazione

La decisione di accettare o meno un servizio di trasporto non dovrebbe dipendere dalla distanza (100 km in linea d'aria), ma piuttosto dall'impatto che il servizio aggiuntivo avrebbe sul servizio esistente offerto ai cittadini (sia esso un servizio di interesse pubblico generale o un servizio commerciale). Inoltre, le differenze regionali (ad esempio, in termini di distanza tra le città e i centri economici) non possono essere misurate in generale per l'insieme dell'UE.

Art. 8 bis: non eliminare direttamente le offerte di prezzi più bassi, se è garantita anche la sostenibilità economica del servizio per tutta la durata del contratto. Art. 8 ter: disporre di una norma restrittiva per i casi di prestatori sanzionati.

### Emendamento 13

Articolo 1, punto 14)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p><b><i>l'articolo 13 è soppresso;</i></b></p>	

### Motivazione

Occorre reinserire l'articolo pertinente per assicurare che le escursioni locali siano considerate come un singolo servizio di trasporto internazionale anziché come operazioni di cabotaggio.

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri**

**COM(2017) 648 — final**

**Emendamento 14**

Considerando 13

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>(13) (...) In media dovrebbe esservi almeno un terminale di trasbordo idoneo per il trasporto combinato ubicato a non più di 150 km da qualsiasi sede di spedizione nell'Unione.</p>	<p>(13) (...) In media dovrebbe esservi almeno un terminale di trasbordo idoneo per il trasporto combinato ubicato a non più di 150 km da qualsiasi sede di spedizione nell'Unione, <b>tranne che nelle regioni periferiche e ultraperiferiche, dove le limitazioni geografiche non lo consentano oppure rendano i costi degli investimenti infrastrutturali eccessivi rispetto all'obiettivo della direttiva consistente nel promuovere il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.</b></p>

**Motivazione**

Questo requisito potrebbe rivelarsi problematico per le regioni periferiche (zone a bassa densità di popolazione e dotate di reti ferroviarie e portuali limitate) e potrebbe comportare la costruzione di terminali dove ciò non è economicamente necessario.

**Emendamento 15**

Articolo 1, punto 5)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>(5) all'articolo 6 sono aggiunti i seguenti paragrafi 4, 5, 6, 7 e 8:</p> <p>«4. Se necessario per il conseguimento dell'obiettivo di cui al paragrafo 9, gli Stati membri adottano le misure necessarie per sostenere gli investimenti nei terminali di trasbordo per quanto riguarda:</p> <p>(a) la costruzione e, se necessario, l'ampliamento dei terminali di trasbordo per il trasporto combinato;</p> <p>(b) il miglioramento dell'efficienza operativa dei terminali esistenti.</p>	<p>(5) all'articolo 6 sono aggiunti i seguenti paragrafi 4, 5, 6, 7 e 8:</p> <p>«4. Se necessario per il conseguimento dell'obiettivo di cui al paragrafo 9, gli Stati membri adottano le misure necessarie per sostenere gli investimenti nei terminali di trasbordo per quanto riguarda:</p> <p>(a) la costruzione e, se necessario, l'ampliamento dei terminali di trasbordo per il trasporto combinato;</p> <p>(b) il miglioramento dell'efficienza operativa dei terminali esistenti.</p>

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>Gli Stati membri si coordinano con gli Stati membri confinanti e con la Commissione e garantiscono che, nell'attuare tali misure, si intende conseguire in modo prioritario una distribuzione geografica equilibrata e sufficiente di impianti adeguati nell'Unione, in particolare nella rete centrale e globale TEN-T, in modo che qualsiasi punto dell'Unione non sia situato a più di 150 km da un terminale idoneo.</p>	<p>Gli Stati membri si coordinano con gli Stati membri confinanti e con la Commissione e garantiscono che, nell'attuare tali misure, si intende conseguire in modo prioritario una distribuzione geografica equilibrata e sufficiente di impianti adeguati nell'Unione, in particolare nella rete centrale e globale TEN-T, in modo che qualsiasi punto dell'Unione non sia situato a più di 150 km da un terminale idoneo, <i>tranne che nelle regioni periferiche e ultraperiferiche, dove le limitazioni geografiche non lo consentano oppure rendano i costi degli investimenti infrastrutturali eccessivi rispetto all'obiettivo della direttiva consistente nel promuovere il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.</i></p>

**Motivazione**

Cfr. motivazione emendamento 12.

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada**

COM(2017) 653 — final

**Emendamento 16**

Aggiungere un nuovo considerando dopo il considerando 16

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
	<p><i>Il potenziale di riduzione delle emissioni attraverso gli appalti pubblici è limitato e i trasporti pubblici rappresentano solo una piccola parte delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti. Gli Stati membri dovrebbero quindi essere incoraggiati a regolamentare l'acquisto di veicoli puliti da parte di altri proprietari di parchi veicoli, come le imprese di taxi, di autonoleggio e di condivisione dei tragitti.</i></p>

**Motivazione**

Sebbene i trasporti pubblici generino solo una piccola parte delle emissioni dovute ai trasporti (8 %), la proposta di direttiva verte principalmente su di essi. Per ristabilire l'equilibrio e conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni, la direttiva dovrà tenere conto di altri grandi parchi autoveicoli.

**Emendamento 17**

Aggiungere un nuovo considerando dopo il considerando 19

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
	<p><i>Bisogna rafforzare la coerenza con la precedente legislazione dell'Unione in materia di veicoli, energie rinnovabili e carburanti alternativi, in particolare il regolamento n. 595/2009, la direttiva 2009/28/CE e la direttiva 2014/94/UE.</i></p>

**Motivazione**

La legislazione dell'UE deve essere uniforme e coerente e andare nella stessa direzione.

**Emendamento 18**

Articolo 1, punto 2)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>L'articolo 3 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 3</p> <p><b>Ambito di applicazione</b></p> <p>La presente direttiva si applica ai contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi:</p>	<p>L'articolo 3 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 3</p> <p><b>Ambito di applicazione</b></p> <p>La presente direttiva <b>non ha effetto retroattivo sui contratti in essere, bensì</b> si applica <b>esclusivamente</b> ai <b>nuovi</b> contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi:</p>

**Motivazione**

I contratti in essere devono essere protetti e non possono essere oggetto della nuova legislazione.

**Emendamento 19**

Articolo 1, punto 2)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
<p>L'articolo 3 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 3</p> <p>Ambito di applicazione</p> <p>La presente direttiva si applica ai contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi:</p> <p>(...)</p>	<p>L'articolo 3 è sostituito dal seguente:</p> <p>«Articolo 3</p> <p>Ambito di applicazione</p> <p>La presente direttiva si applica ai contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi:</p> <p>(...)</p> <p><b>d) da altri proprietari di parchi veicoli, come ad esempio le imprese di taxi, di condivisione dei veicoli e di condivisione dei tragitti, qualora uno Stato membro decida di istituire meccanismi per regolamentare l'acquisto di veicoli puliti per tali imprese».</b></p>

**Motivazione**

Sebbene i trasporti pubblici generino solo una piccola parte delle emissioni dovute ai trasporti (8 %), la proposta di direttiva verte principalmente su di essi. Per ristabilire l'equilibrio e conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni, la direttiva dovrà tenere conto di altri grandi parchi autoveicoli.

**Emendamento 20**

## Allegato

Testo proposto dalla Commissione					Emendamento del CdR																													
<p>Tabella 5: Obiettivi minimi per la quota di veicoli pesanti conformi alla tabella 3 rispetto alle acquisizioni totali di veicoli pesanti tramite appalti pubblici a livello di Stato membro*</p>					<p>Tabella 5: Obiettivi minimi per la quota di veicoli pesanti conformi alla tabella 3 rispetto alle acquisizioni totali di veicoli pesanti tramite appalti pubblici a livello di Stato membro*</p>																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Stato membro</th> <th colspan="2">Autocarri</th> <th colspan="2">Autobus</th> </tr> <tr> <td></td> <td>2025</td> <td>2030</td> <td>2025</td> <td>2030</td> </tr> </thead> </table>					Stato membro	Autocarri		Autobus			2025	2030	2025	2030	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Stato membro</th> <th colspan="2">Autocarri</th> <th colspan="2">Autobus</th> </tr> <tr> <td></td> <td>(XXXX- (**)- 2025)</td> <td>(2026 – 2030)</td> <td>(XXXX- (**)- 2025)</td> <td>(2026 – 2030)</td> </tr> <tr> <td colspan="5">(**) 24 mesi dopo la data di entrata in vigore di cui all'articolo 2</td> </tr> </thead> </table>					Stato membro	Autocarri		Autobus			(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(**) 24 mesi dopo la data di entrata in vigore di cui all'articolo 2				
Stato membro	Autocarri		Autobus																															
	2025	2030	2025	2030																														
Stato membro	Autocarri		Autobus																															
	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)																														
(**) 24 mesi dopo la data di entrata in vigore di cui all'articolo 2																																		

**Motivazione**

L'obiettivo dovrebbe consistere in una media per i nuovi contratti, per un certo numero di anni, al fine di consentire una certa flessibilità per i differenti oggetti degli appalti nei vari anni (circolazione cittadina, in aree rurali ecc.). (XXXX) dovrebbe essere la data che segue di 24 mesi la data di entrata in vigore di cui all'articolo 2.

**II. RACCOMANDAZIONI POLITICHE**

## IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

**Messaggi fondamentali**

1. condivide l'obiettivo della Commissione di rafforzare la capacità dell'Europa di affrontare la sfida del cambiamento climatico e migliorare la qualità di vita dei propri cittadini, garantendo al contempo il mantenimento e l'incremento del vantaggio competitivo delle nostre industrie in termini di creazione di posti di lavoro, crescita economica sostenibile e promozione dell'innovazione nelle tecnologie delle energie rinnovabili; sostiene l'obiettivo della Commissione di fare diventare l'Europa leader mondiale nell'innovazione, nella digitalizzazione e nella decarbonizzazione e ritiene che la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio sia un'opportunità ma anche una sfida per l'industria dell'UE;
2. sottolinea quanto l'esistenza di sistemi di trasporto efficienti, efficaci e sostenibili sia importante non solo per la competitività economica delle città e delle regioni ma anche per la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione europea;
3. sottolinea che la mobilità e i trasporti sono spesso di competenza degli enti locali e regionali, responsabili della progettazione e attuazione delle politiche di mobilità e della erogazione dei servizi di trasporto pubblico nella loro regione, sebbene le decisioni da adottare a livello locale siano spesso collegate a un quadro definito dalla politica nazionale e dell'UE;
4. riconosce che il settore dei trasporti è responsabile di quasi un quinto delle emissioni totali di gas a effetto serra in Europa. Si tratta dell'unico settore in cui i livelli delle emissioni di gas a effetto serra non si è ridotto rispetto ai livelli del 1990. Occorrono misure urgenti per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, anche se va sottolineato che solo una piccola parte delle emissioni è generata dal trasporto pubblico locale;
5. sottolinea i benefici della transizione verso basse e zero emissioni di particolato e di NOx per la vita dei cittadini europei, in particolare nelle città in cui un intenso traffico urbano, altamente inquinante, peggiora la vita e la salute delle persone;
6. sottolinea che il sistema di trasporto pubblico locale rappresenta già adesso un importante strumento per la decarbonizzazione e la promozione dell'elettromobilità nella città. Molte città dispongono di un'elettromobilità su rotaia ben sviluppata, sotto forma di metropolitane e di tram, come pure di filobus. È importante che vengano tenuti in considerazione anche tali strumenti, insieme all'intero parco veicoli di una città o di una regione, nel contesto degli appalti pubblici per i veicoli stradali puliti. Limitare la valutazione al solo segmento degli autobus non basta;

7. sottolinea che qualsiasi modifica del sistema dei trasporti in termini di combustibili da utilizzare deve prendere in considerazione le differenze regionali per quanto riguarda la densità del traffico e la distanza tra le città e gli altri centri di interesse economico. La discriminazione sotto forma di costi più elevati per l'accesso da parte delle zone remote, periferiche o ultraperiferiche alla rete europea continuerà a incidere negativamente sulla coesione territoriale e sociale;

8. osserva che nel contesto dell'ecologizzazione dell'uso degli autoveicoli si dovrebbero promuovere le bici (da trasporto) per i percorsi brevi (in linea con il documento *Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica — 2017/C 088/10*), nonché il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo ecocompatibile. Ciò richiede una rete di nodi intermodali, per i quali dovrebbero essere disponibili finanziamenti adeguati, ad esempio attraverso il FEIS. Le biciclette elettriche veloci (biciclette a pedalata assistita veloci) sono una valida alternativa all'automobile in particolare nelle aree urbane e possono determinare una riduzione delle emissioni mentre l'attività fisica influisce positivamente sulla salute pubblica. L'utilizzo delle biciclette elettriche può essere promosso attraverso la creazione di un numero sufficiente di piste ciclabili veloci e di punti di ricarica, nonché mediante incentivi;

9. la pianificazione territoriale e urbana può promuovere l'utilizzo di forme di mobilità pulite. Dal punto di vista locale, la mobilità pulita consiste nel ridurre le emissioni di NOx e di particolato, mentre a livello mondiale si tratta di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>. La pianificazione urbana deve promuovere gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i trasporti pubblici e valutare con molta attenzione l'accesso delle automobili. Al fine di migliorare la qualità dell'aria nelle aree urbane, gli autobus e i veicoli (collettivi) elettrici possono contribuire a una transizione verso basse emissioni di particolato e di NOx. Tale obiettivo può essere conseguito scoraggiando l'uso di trasporti inquinanti attraverso la chiusura di determinate aree, ad esempio istituendo zone ambientali, e, al tempo stesso, rendendo i tempi di viaggio per le forme di mobilità pulita più brevi di quelli dei trasporti inquinanti;

10. riconosce che è necessario che vi sia una soluzione interoperabile per la fornitura di combustibili alternativi. Mentre il CdR riconosce che il quadro normativo e regolamentare per raggiungere una mobilità a basse emissioni dovrebbe essere aperto a qualunque tipo di tecnologia, ogni ente locale e regionale potrebbe cercare di conseguire economie di scala, eventualmente collaborando con le regioni limitrofe e transfrontaliere;

11. accoglie con favore l'aspirazione a semplificare gli appalti pubblici per i veicoli puliti, ma ha difficoltà a comprendere come possa essere attuata mediante legge e gestita la proposta della Commissione relativa alle quote di veicoli puliti da acquistare per Stato membro. In molti Stati membri gli enti locali e regionali gestiscono la maggior parte del trasporto pubblico e gli Stati non dispongono di alcun potere decisionale in merito all'acquisto, al leasing, alla locazione o all'uso mediante convenzione di veicoli da parte degli enti locali e regionali.

Essendo stati tra i primi ad aver adottato tecnologie pulite nei trasporti, gli enti locali e regionali sono motori fondamentali in questo settore, allo stesso tempo va sottolineato che l'infrastruttura per il trasporto pubblico locale non è in genere idonea per i veicoli privati e pertanto non ci si può attendere alcun immediato effetto a cascata. Occorre garantire il finanziamento della transizione verso i trasporti puliti. I finanziamenti messi a disposizione dall'UE non sono sufficienti a finanziare le ambiziose misure per i trasporti pubblici locali di passeggeri, che sono per lo più in deficit. Si invita pertanto la Commissione a proporre altre modalità di finanziamento, che vadano al di là dell'uso di strumenti finanziari, giacché questi ultimi, a causa delle prospettive di ritorno economico negative, non risultano in genere utili;

12. richiama l'attenzione sulla piattaforma per la diffusione di autobus puliti, che la Commissione europea ha lanciato nella sessione plenaria del CdR di luglio 2017 e che ha ricevuto ampio sostegno da parte degli enti locali e regionali. In questo contesto, le regioni, le città, le autorità competenti in materia di trasporti e i costruttori hanno firmato un'intesa su alcuni principi comuni per la fornitura tramite appalti pubblici di autobus puliti, alimentati con combustibili alternativi, al fine di accelerare la loro diffusione;

13. ritiene che le misure adottate dall'UE al fine di ridurre l'impatto dei trasporti sul clima dovrebbero basarsi sui benefici climatici e sulla sostenibilità in una prospettiva basata sul ciclo di vita, oltre ad essere neutre dal punto di vista tecnologico;

14. ritiene che gli investimenti nei trasporti pubblici e nei parchi di auto pubbliche a basse emissioni di carbonio dovrebbero essere effettuati con modalità che incoraggino i proprietari di autoveicoli privati e commerciali a fare altrettanto. Tale obiettivo può essere raggiunto attraverso sinergie nelle infrastrutture di ricarica e per l'idrogeno. I fondi dell'UE potrebbero essere disponibili a tal fine;

15. ritiene che i piani per una mobilità a basse emissioni dovrebbero andare al di là di soluzioni di fine ciclo ed essere allineati con la diffusione della produzione e distribuzione di elettricità verde e di combustibili rinnovabili;

16. osserva che lo sviluppo e la produzione di batterie svolgono un ruolo strategico nella transizione in corso verso sistemi energetici puliti e di mobilità pulita. Allo stesso tempo, in Europa non esiste alcun attore significativo nel settore delle celle per batterie. Il CdR accoglie quindi con favore l'alleanza europea per le batterie, che aiuta le industrie europee a diventare più indipendenti e ad accrescere la loro quota nella catena del valore della produzione di veicoli elettrici. Plaude inoltre all'assegnazione da parte della Commissione europea di 200 milioni di euro direttamente alla ricerca e innovazione sulle batterie nell'ambito di Orizzonte 2020, in aggiunta ai 150 milioni di euro già assegnati;

17. sottolinea che un'ampia diffusione dei veicoli elettrici accrescerà considerevolmente la domanda di energia elettrica sulle reti elettriche. Occorre trovare un equilibrio tra la necessità di mobilità e di ricarica attraverso lo sviluppo di cicli di ricarica intelligenti in momenti in cui le reti non siano soggette a un carico eccessivo e l'energia elettrica venga prodotta in quantità sufficiente. È essenziale integrare la decarbonizzazione dei trasporti e dell'approvvigionamento energetico, le reti intelligenti e soluzioni innovative per lo stoccaggio di energia. A tal fine è necessario coinvolgere attivamente i gestori locali delle reti di distribuzione, che sono responsabili dello sviluppo e della gestione della rete elettrica;

18. osserva che le infrastrutture di ricarica e di rifornimento dovrebbero essere sviluppate in base alle condizioni locali, in sinergia con gli enti regionali e locali, i veicoli pubblici e i servizi di trasporto merci urbani, parallelamente allo sviluppo di reti intelligenti e di edifici dotati di batterie. Le infrastrutture dovrebbero essere accessibili alle biciclette e alle auto private. Il rifornimento dovrebbe essere facile da effettuare e interoperabile a livello transfrontaliero. A tal fine occorre agire a livello europeo per creare un mercato unico;

19. è convinto che la semplificazione e l'uniformazione delle domande e delle offerte rendono inutile l'offerta di finanziamenti personalizzati e più facile l'ottenimento di finanziamenti tramite fondi europei e finanziatori privati, ad esempio utilizzando nuove modalità di finanziamento, come la combinazione di sovvenzioni e prestiti;

*Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni — Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori [COM(2017)675]*

20. si compiace del fatto che la Commissione sta aumentando il sostegno finanziario per stimolare gli investimenti pubblici e privati per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, con risorse fino a 800 milioni di EUR messe a disposizione a tale scopo. Si rammarica del fatto che i finanziamenti e le risorse finanziarie spesso non sono sufficientemente accessibili per alcuni enti locali e regionali e altri importanti parti interessate. Dovrebbe essere promossa la combinazione di finanziamenti, come l'accesso al credito, ad esempio attraverso e con il FEIS. L'accesso ai finanziamenti dovrebbe essere standardizzato e facilitato mediante l'emissione di obbligazioni;

21. osserva che le zone particolarmente vulnerabili all'inquinamento devono essere in grado di applicare tasse sui trasporti inquinanti. Il gettito conseguente può essere utilizzato per adottare misure di sostenibilità. Nelle città, i pedaggi o le tariffe di parcheggio possono servire per pagare i costi della mobilità sostenibile, ad esempio gli investimenti in trasporti pubblici o in parcheggi scambiatori;

22. Ricorda che le regioni ultraperiferiche soffrono di problemi di congestione del traffico nelle città e nelle fasce costiere e di difficoltà di accesso alle zone rurali. Tuttavia, in queste regioni si stanno sviluppando progetti per rendere i trasporti più sostenibili e puliti, progetti che possono servire come esempi di buone pratiche per altre regioni dell'UE e dei paesi suoi vicini.

*Verso l'uso più ampio possibile di combustibili alternativi: un piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi — documento non legislativo [COM(2017)652]*

23. accoglie con favore il piano d'azione per un'infrastruttura per i combustibili alternativi, come un passo importante verso la decarbonizzazione del sistema di trasporto su strada; si rammarica, tuttavia, del fatto che la maggior parte dei quadri strategici nazionali presentati alla Commissione non siano risultati sufficientemente ambiziosi da raggiungere un obiettivo adeguato in materia di transizione verso carburanti puliti e alternativi;

24. osserva che molte città e regioni europee sono all'avanguardia nella transizione verso una mobilità a basse emissioni e a zero emissioni. È anche nelle città che i combustibili alternativi eserciteranno il massimo impatto in termini di riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico. Purtroppo, quest'ultimo tipo di inquinamento non è affatto preso in esame dal piano d'azione. Una percentuale significativa di gare d'appalto viene bandita dagli enti comunali e locali. È evidente, dunque, che la diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi dipende in larga misura dagli enti locali e regionali, soprattutto nelle città e nelle regioni urbane. Le città e le regioni con problemi di congestione e di inquinamento atmosferico e acustico, così come le zone di interesse naturalistico o culturale, dovrebbero privilegiare la transizione verso una mobilità a zero emissioni di particolato e di NOx. Nel caso di zone e di corridoi transfrontalieri, dovrebbe essere incoraggiata una pianificazione a tale livello;

25. osserva che la migliore integrazione possibile in singoli piani di mobilità urbana sostenibile sarà un aspetto fondamentale. La principale sfida che le città si trovano ad affrontare in questo ambito sono le limitazioni in termini di spazio, il che significa che un'infrastruttura per i combustibili alternativi deve essere allineata con le infrastrutture esistenti degli altri modi di trasporto. Nel processo di pianificazione della mobilità urbana, la stretta cooperazione con i diversi attori pubblici e privati sarà di fondamentale importanza per agevolare la diffusione dei combustibili alternativi nelle città;

26. sottolinea il fatto che le decisioni prese dalle città, idealmente in collaborazione con il mondo economico e le altre parti interessate, non riusciranno ad avere un impatto positivo se i consumatori non saranno adeguatamente coinvolti. Se la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi non sarà in linea con le aspettative e i desideri dei consumatori, vi è il rischio di una scarsa diffusione. Spetta pertanto anche agli enti locali e regionali influenzare il comportamento degli utenti, per promuovere la più ampia diffusione dei combustibili alternativi. È di fondamentale importanza che i settori che utilizzano carburanti alternativi, come i trasporti pubblici e altri servizi, restino accessibili e affidabili;

27. sottolinea che vi sono differenze regionali che influenzano la diffusione dei combustibili alternativi. Per le regioni periferiche, l'attuale sistema di mobilità elettrica potrebbe non essere l'opzione preferita, anche se potrebbe esserlo per le aree urbane. Un avvio rapido per le regioni europee con ingenti risorse e problemi più urgenti in materia di qualità dell'aria e rumore può significare che, grazie alla loro dimensione, massa critica e prezzi inferiori, le regioni periferiche possono beneficiare, dopo il 2025, di tecnologie consolidate e di costi più bassi;

28. fa notare che nelle città, dove la mobilità elettrica potrebbe essere considerata come l'opzione preferita, questa deve essere allineata con la distribuzione di energia e la necessità di energia in determinate ore di punta. È importante, in tale contesto, creare una riserva di energia elettrica e conservare l'elettricità su larga scala, ad esempio in grandi batterie o sotto forma di idrogeno (celle a combustibile);

29. fa osservare, in tale contesto, che nelle zone rurali l'elettromobilità non costituisce di regola un'opportunità praticabile per realizzare un servizio generale di trasporto pubblico locale di passeggeri. Dati i tempi di ricarica, tuttora considerevoli, e la scarsa autonomia degli autobus, almeno fin quando non saranno sviluppate tecnologie adeguate, bisognerà potersi servire di sistemi di propulsione a basse emissioni (tra cui l'ibrido plug-in). Bisognerebbe al tempo stesso elaborare prontamente delle soluzioni per le aree rurali, che potrebbero essere sostenute per mezzo di progetti pilota;

30. sottolinea, con riferimento al parere *Collegamenti di trasporto mancanti nelle regioni di confine* (2017/C 207/05), che esiste un enorme potenziale in termini di sinergie nell'ambito della cooperazione transfrontaliera sul costo di sviluppo delle infrastrutture. Deve essere assicurato nelle regioni transfrontaliere che la tecnologia preferita dei due Stati membri sia interoperabile e in grado di soddisfare le esigenze transfrontaliere e non solo quelle nazionali;

31. sottolinea che è importante che le città siano capaci anche di guidare la diffusione dei veicoli a basse emissioni di particolato e di NOx attraverso una regolamentazione dell'accesso dei veicoli alle aree urbane. L'introduzione di zone ambientali dev'essere basata su valutazioni locali ed essere decisa a livello locale. Per l'UE la sfida consiste nel creare condizioni adeguate attraverso quadri di riferimento comuni per la realizzazione di zone ambientali e nel porre in evidenza questa iniziativa come un modo per migliorare la qualità dell'aria. Tuttavia, gli enti locali e regionali devono avere la possibilità di decidere autonomamente se e in quale misura introdurre tali zone;

32. insiste sul fatto che i finanziamenti non possono derivare soltanto dagli enti locali e regionali, e osserva che la Commissione europea propone un'ampia gamma di strumenti di finanziamento, ma è piuttosto prudente per quanto riguarda i costi della realizzazione d'infrastrutture alternative e, potenzialmente, eccessivamente ottimista in merito alla diffusione di finanziamenti tramite fondi privati durante la prima fase;

33. ritiene che le concessioni che mirano a raggiungere emissioni zero dovrebbero essere incentivate aumentando o prolungandone la durata qualora vengano raggiunti gli obiettivi intermedi e finali. È anche importante ampliare le possibilità di validi programmi di rilevazione. Ciò garantisce che le parti possano recuperare i propri investimenti più rapidamente;

34. ritiene che occorrono finanziamenti europei per le concessioni di trasporto pubblico, per accelerarne l'ulteriore espansione, nel perseguimento delle zero emissioni. I finanziamenti europei devono essere utilizzati per stimolare l'innovazione e coprire gli investimenti, in modo che una quota maggiore della flotta possa funzionare con emissioni pari a zero all'inizio della concessione;

35. fa osservare che in futuro, in sede di progettazione e costruzione di nuovi edifici, si procederà alla realizzazione di punti di ricarica e del pre-cablaggio;

36. raccomanda una maggiore ambizione per quanto riguarda la quota di stazioni di ricarica accessibili pubblicamente. Nel piano d'azione, ciascuno Stato membro dovrebbe garantire la creazione di un numero minimo di punti di ricarica per i veicoli elettrici entro la fine del 2020, almeno il 10 % dei quali pubblicamente accessibili. Lo sviluppo di stazioni di ricarica accessibili pubblicamente deve tenere conto della domanda e delle condizioni locali e regionali. Si calcola che nel 2025 in Europa serviranno 2 milioni di punti di ricarica per veicoli elettrici accessibili pubblicamente, il 70 % dei quali nelle zone urbane. La priorità dovrebbe essere riservata ai corridoi della rete centrale TEN-T con una infrastruttura portante completa per i combustibili alternativi entro il 2025. Dotando almeno i nodi urbani della rete centrale e globale TEN-T di sufficienti punti di ricarica e di rifornimento (rapidi) accessibili pubblicamente si dovrebbe stimolare la fiducia degli investitori e dei consumatori. Occorre assicurare una parità di condizioni a livello internazionale con protocolli aperti e interoperabilità, affinché coloro che guidano veicoli elettrici possano utilizzare le infrastrutture di ricarica nei diversi paesi senza interruzioni. È inoltre necessario garantire un numero adeguato di punti di rifornimento di GNL per il traffico merci e il trasporto marittimo. Il Comitato chiede che venga fissato un obiettivo ambizioso di 2 000 punti di rifornimento di GNL in Europa, in funzione delle esigenze locali e regionali.

37. sottolinea che i comuni dovrebbero essere coinvolti, per assicurare che nella scelta dei luoghi per le stazioni di ricarica pubblicamente accessibili siano inclusi piani pertinenti e considerazioni di sviluppo urbano, al fine di garantire che le colonnine di ricarica siano posizionate in luoghi adatti e che non ne venga posizionato un numero eccessivo, tra l'altro in luoghi che non sono redditizi;

38. raccomanda una maggiore ambizione per quanto riguarda i punti di rifornimento di idrogeno. Un punto di rifornimento ogni 300 km è assolutamente insufficiente in zone densamente popolate. Il numero dei punti di rifornimento dovrebbe dipendere dal numero di abitanti, con un punto di rifornimento ogni 300 000 abitanti;

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada [COM(2017) 653]*

39. accoglie con favore l'adeguamento delle norme, che sostiene gli enti locali e regionali nell'acquisto di veicoli puliti; esprime inoltre soddisfazione per la soppressione del calcolo per la «monetarizzazione» e l'inclusione di altri tipi di appalti. Il Comitato fa osservare che la definizione di veicoli puliti è particolarmente limitata e andrebbe riveduta, affinché gli enti locali e regionali abbiano un margine discrezionale e autentiche alternative, efficienti rispetto ai costi e pulite, negli appalti per differenti regioni ed esigenze di trasporto;

40. pone l'accento sul fatto che, anche se la proporzione di veicoli oggetto di appalti pubblici è esigua rispetto al numero complessivo di veicoli in una città, l'esempio positivo fornito dagli enti locali e regionali potrebbe riflettersi sulla domanda di mercato e avere un impatto positivo per i costruttori di automobili, con possibili ripercussioni positive sulla domanda privata. La direttiva dovrebbe applicarsi soltanto se si prevede che il risultato dell'offerta sarà sufficientemente vantaggioso;

41. si rammarica dell'elevato onere finanziario, per gli operatori del trasporto pubblico e di conseguenza per gli enti locali e regionali, derivante dagli elevati costi di acquisto degli autobus a propulsione alternativa. Molte città e regioni dispongono già di un parco veicoli in gran parte elettrificato, sotto forma di tram, metropolitane e filobus, ma ciò non è preso in considerazione. Occorrerebbe pertanto tenere conto, ai fini della definizione dei «veicoli puliti», dell'intero parco veicoli, e non solo degli autobus;

42. chiede una definizione dei veicoli puliti basata sulle emissioni oggettivamente misurabili in condizioni reali di guida. Solo così le amministrazioni aggiudicatrici possono avere nel lungo periodo una certezza di programmazione; Per ottenere veicoli a emissioni zero, devono essere adottate alcune misure nella fase di transizione. L'eliminazione completa delle emissioni non è ancora possibile in tutte le modalità come il trasporto merci e il trasporto marittimo. I biogas e i biocarburanti sono necessari come combustibile di transizione. I sistemi esistenti possono essere mantenuti fintanto che le materie prime utilizzate sono di origine locale e non importate. I biogas dovrebbe essere utilizzati per i sistemi con un elevato fabbisogno termico.

43. si compiace dell'attenta definizione di veicoli leggeri puliti. È importante disporre di norme comuni e di definizioni chiare, in modo che i governi possano adeguatamente valutare, confrontare e verificare le offerte delle parti. Tuttavia, è dell'avviso che la definizione dovrebbe comprendere la neutralità tecnologica e che l'impatto climatico debba essere valutato anche da una prospettiva di ciclo di vita. Inoltre, i combustibili di transizione, come i biogas o altri biocarburanti, sono necessari, soprattutto per il trasporto merci e il trasporto marittimo, e vanno tenuti in considerazione;

44. accoglie con favore, per quanto riguarda i veicoli pesanti, l'approccio generale della proposta, tecnologicamente neutro ma, allo stesso tempo, sottolinea il fatto che l'elenco delle «tecnologie pulite» rappresenta di per sé una limitazione alla neutralità tecnologica ed esclude tecnologie come i biocarburanti sintetici o il biogas, un importante combustibile di transizione per i veicoli pesanti. In alcune regioni, in particolare nei paesi nordici, gli investimenti in questo tipo di tecnologie, che sono rispettose del clima ma non necessariamente a zero emissioni allo scarico, potrebbero essere compromessi se esse non venissero incluse nell'elenco delle tecnologie consentite. Questo potrebbe anche rappresentare un problema in termini di sussidiarietà. Altre tecnologie di propulsione, compresi i combustibili liquidi e gassosi completamente non fossili, come l'HVO100 e il biometano, offrono altresì un grande potenziale per quanto riguarda la mobilità pulita;

45. osserva che attualmente vi sono opinioni diverse sulle tempistiche per l'applicazione delle norme. Chiede, in tale contesto, che il calcolo di cui al primo e al secondo periodo inizi a partire rispettivamente dal 2025 o dal 2030, e che a tutti gli Stati membri si applichino gli stessi obiettivi;

46. chiede certezza di pianificazione a lungo termine e periodi transitori sufficienti per le amministrazioni aggiudicatrici. In considerazione dei necessari adeguamenti delle infrastrutture nel contesto delle nuove acquisizioni, bisogna chiarire che le norme sugli appalti valgono solo per i nuovi contratti;

*Proposta di regolamento recante modifica delle norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus [COM(2017)647]*

47. sottolinea in questo contesto il fatto che gli autobus continuano ad essere meno rispettosi dell'ambiente rispetto alle ferrovie, e che i principali itinerari tra le città e le regioni sono percorsi utilizzando questo modo di trasporto. Gli autobus a lunga distanza possono essere complementari alle ferrovie e possono risultare attraenti rispetto alle automobili private;

48. chiede certezza di pianificazione a lungo termine e periodi transitori sufficienti per le amministrazioni aggiudicatrici e gli operatori di servizi di trasporto pubblico;

49. ritiene importante, al momento dell'apertura del mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, garantire che le regole del mercato interno e i servizi di interesse economico generale volti ad assicurare l'accesso universale e la libera circolazione siano mantenuti;

50. osserva che la proposta concede all'organismo di regolamentazione la possibilità di respingere una domanda qualora da un'analisi economica obiettiva risulti che l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia stato compromesso. Ritiene tuttavia che tutti i servizi di trasporto mediante autobus, pubblici e privati, siano soggetti agli stessi obblighi in materia di limitazione delle emissioni;

Le operazioni di servizio commerciale regolare non dovrebbero compromettere gli obblighi di servizio pubblico di un servizio d'interesse economico generale, la cui analisi non deve limitarsi alle condizioni economiche ma dev'essere più ampia. Per evitare distorsioni della concorrenza, i servizi di autobus privati devono anche soddisfare i requisiti in materia di basse emissioni;

*Proposta di revisione della direttiva sul trasporto combinato di merci [COM(2017)648]*

51. accoglie con favore l'impatto di questa proposta sulla trasformazione del sistema di trasporto in un sistema più rispettoso dell'ambiente; sottolinea che la situazione di alcune aree può essere migliorata soltanto attraverso un trasferimento modale dal trasporto stradale alla ferrovia e/o dall'impiego di veicoli pesanti elettrici. I terminali intermodali, costituiscono un'importante condizione preliminare in tale contesto. Gli enti locali e regionali possono introdurre punti di ricarica e di rifornimento che sostengano sia il trasporto pubblico che il trasporto di merci. È essenziale espandere ulteriormente le misure di sostegno economico per lo sviluppo del trasporto combinato, sotto forma di aiuti agli investimenti sia in nuove autostazioni, con un'analisi costi/benefici che rispecchi le esternalità dei trasporti, sia a livello aziendale, almeno nei primi anni, compreso l'ammortamento delle risorse materiali necessarie.

Bruxelles, 5 luglio 2018.

*Il presidente  
del Comitato europeo delle regioni*

Karl-Heinz LAMBERTZ

---