



TESTI APPROVATI

P8_TA(2016)0455

Nuove opportunità per le piccole imprese di trasporto, compresi modelli collaborativi di impresa

Risoluzione del Parlamento europeo del 24 novembre 2016 sulle nuove opportunità per le piccole imprese di trasporto, compresi i modelli di economia collaborativa (2015/2349(INI))

Il Parlamento europeo,

- visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 5 paragrafo 3,
- visto il protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità,
- visto il libro bianco della Commissione dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
- vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile¹,
- vista la raccomandazione 2003/361/CE della Commissione relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese,
- vista la relazione annuale 2014/2015 sulle PMI europee,
- viste le comunicazioni della Commissione dal titolo "Pensare anzitutto in piccolo" – Uno "Small Business Act" per l'Europa (COM(2008)0394) e "Riesame dello 'Small Business Act' per l'Europa" (COM(2011)0078),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Un'agenda europea per l'economia collaborativa" (COM(2016)0356);
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Una strategia europea a favore della mobilità a basse emissioni" (COM(2016)0501);
- vista la sua risoluzione del 5 febbraio 2013 su migliorare l'accesso delle PMI ai

¹ Testi approvati, P8_TA(2015)0310.

finanziamenti¹,

- vista la sua risoluzione del 19 maggio 2015 sulle opportunità di crescita verde per le PMI²,
 - visti lo strumento per le PMI di Orizzonte 2020, INNOSUP, COSME, La tua Europa – Imprese, azioni pilota della corsia veloce per l'innovazione (CVI) e le opportunità di messa in rete,
 - viste le direttive sul commercio elettronico (2000/31/CE) e sui servizi (2006/123/CE),
 - vista la comunicazione della Commissione intitolata "Strategia per il mercato unico digitale in Europa" (COM(2015)0192),
 - vista la comunicazione della Commissione intitolata "Potenziamento del mercato unico: maggiori opportunità per i cittadini e le imprese" (COM(2015)0550),
 - visto il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), istituito dal regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013³,
 - visto l'articolo 52 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A8-0304/2016),
- A. considerando che le piccole e medie imprese (PMI) sono il motore dell'economia europea e che, stando alle cifre del 2014, rappresentano il 99,8 % di tutte le imprese del settore non finanziario, e sono responsabili dei due terzi di tutti i posti di lavoro;
- B. considerando che le PMI che hanno creato posti di lavoro negli ultimi anni appartengono prevalentemente al settore terziario;
- C. considerando che le piccole imprese di trasporto svolgono un ruolo essenziale per il corretto funzionamento della mobilità in Europa, ma spesso incontrano difficoltà per accedere al mercato o per rimanervi, segnatamente a causa della presenza di monopoli in tale mercato;
- D. considerando che le piccole imprese apportano un valore aggiunto, in particolare nelle zone isolate e nelle aree densamente popolate, grazie a un'eccellente conoscenza del mercato locale, una vicinanza al cliente e/o un'agilità e capacità di innovazione; che sono inoltre in grado di fornire servizi su misura e costituiscono strumenti atti a combattere l'esclusione sociale, creare posti di lavoro, generare attività economica, migliorare la gestione della mobilità e contribuire allo sviluppo del turismo (laddove i servizi di mobilità sono direttamente collegati con la domanda di nuovi prodotti ed esperienze da parte dei visitatori);
- E. considerando che, per le persone e le merci, sia la domanda di servizi di trasporto che le condizioni per la loro fornitura variano notevolmente, e che la riduzione della mobilità

¹ GU C 24 del 22.1.2016, pag. 2.

² GU C 353 del 27.9.2016, pag. 27.

³ GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129.

non è un'opzione;

- F. considerando che l'organizzazione dei trasporti nelle grandi città e sulle strade di accesso ad esse provoca congestioni del traffico che gravano considerevolmente sull'economia; che le PMI del settore dei trasporti costituiscono un complemento fondamentale alla rete di trasporto pubblico nei nodi urbani, in particolare nelle ore in cui la frequenza delle corse dei mezzi di trasporto pubblico è notevolmente inferiore e nelle zone periferiche prive di un'ampia rete di trasporto pubblico suburbano;
- G. considerando che, secondo un recente studio della Commissione, il 17 % dei consumatori europei ha utilizzato servizi forniti dall'economia collaborativa, e il 52 % è a conoscenza dei servizi offerti; che gli utenti ricercano forme di fruizione dei servizi di trasporto facilmente accessibili e flessibili, che consentano di mantenere il prezzo del servizio a un livello adeguato ai costi reali della sua erogazione, la facilità di accesso alla prenotazione del viaggio e la sicurezza del pagamento per il servizio fruito;
- H. considerando che l'economia collaborativa nel settore dei trasporti può concorrere attivamente allo sviluppo di forme di mobilità sostenibili; e che l'autoregolamentazione non sempre costituisce una soluzione consona e che è necessario un quadro normativo appropriato;
- I. considerando che l'imperativo di sviluppo sostenibile e la rivoluzione nel settore delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione hanno creato opportunità e sfide senza precedenti per le imprese di tutte le dimensioni in termini di risposta alla crescente domanda di mobilità sostenibile entro i vincoli imposti da infrastrutture limitate;
- J. considerando che la crescita esponenziale della penetrazione dei dispositivi mobili intelligenti, così come la generale copertura della rete a banda larga ad alta velocità, hanno creato nuovi strumenti digitali sia per gli utenti che per i prestatori dei servizi di trasporto, riducendo i costi di transazione nonché l'importanza di una sede fisica per i prestatori di servizi, consentendo loro di essere ampiamente connessi ai fini della fornitura di servizi, non solo a livello regionale ma anche globale, attraverso le reti digitali e anche da zone isolate;
- K. considerando che, negli ultimi anni, i progressi tecnologici, i nuovi modelli imprenditoriali e la digitalizzazione hanno trasformato profondamente il settore dei trasporti, con ripercussioni considerevoli sui modelli imprenditoriali tradizionali come pure sulle condizioni di lavoro e sull'occupazione nel settore; e che, se da un lato il settore dei trasporti si è aperto, dall'altro, le condizioni di lavoro si sono deteriorate, in molti casi a motivo della crisi economica e, in alcuni casi, a causa di un'attuazione insufficiente della regolamentazione in vigore;
- L. considerando che il settore dei trasporti include non solo i fornitori diretti di servizi di trasporto, ma anche le PMI che offrono servizi quali la manutenzione dei mezzi di trasporto, la vendita di pezzi di ricambio, la formazione del personale e il noleggio di veicoli e attrezzature; che vi sono enormi potenzialità in termini di creazione di posti di lavoro collegate a tali attività, anche per persone altamente qualificate; e che le politiche per il settore dei trasporti dovrebbero tenere conto degli interessi dell'intera catena del valore;

- M. considerando che solo l'1,7 % delle imprese dell'UE si avvale pienamente di tecnologie digitali avanzate, mentre il 41 % non le utilizza affatto; che la digitalizzazione di tutti i settori è fondamentale se si vuole mantenere e migliorare la competitività dell'UE;
- N. considerando che la flessibilità e l'agevolazione dell'ingresso inerenti all'economia collaborativa possono fornire opportunità occupazionali alle categorie tradizionalmente escluse dal mercato del lavoro, in particolare le donne, i giovani e i migranti;
- O. considerando che i servizi di trasporto possono rappresentare un modo valido per diventare lavoratori autonomi e per promuovere una cultura dell'imprenditorialità;
- P. considerando che le piattaforme online per i servizi di trasporto possono consentire di associare in modo rapido la domanda di prestazione di servizi da parte dei clienti, da un lato, e l'offerta di manodopera da parte di imprese registrate o dei lavoratori, dall'altro;
- Q. considerando che l'OCSE considera la qualità elevata dei posti di lavoro un fattore essenziale degli sforzi per affrontare le forti disuguaglianze e per promuovere la coesione sociale;

I. Le sfide per le piccole imprese di trasporto

1. ritiene che le imprese di trasporto debbano affrontare sfide notevoli per rispondere ad una domanda crescente di mobilità, con il vincolo di infrastrutture limitate e crescenti requisiti ambientali; sottolinea che tutte le imprese di trasporto subiscono pressioni per fornire soluzioni sicure, sostenibili e altamente competitive che siano rispettose dell'ambiente conformemente alla COP21, riducendo al contempo la congestione, ma che per le piccole imprese è più difficile e costoso farvi fronte;
2. sottolinea che un'eccessiva frequenza nel modificare le normative in materia di emissioni dei veicoli può comportare particolari difficoltà per le piccole imprese di trasporto, considerati i tempi di ammortamento dei parchi veicoli;
3. sottolinea la natura complessa del settore dei trasporti, caratterizzato da una governance multilivello (locale, nazionale, europea e globale) ancora ampiamente frammentata per modalità di trasporto; osserva che questo settore è soggetto a una pesante regolamentazione, in particolare per quanto riguarda l'accesso alla professione e lo svolgimento delle pertinenti attività, nonché lo sviluppo, l'uso e la commercializzazione dei servizi di trasporto (diritti esclusivi e numero massimo di licenze), come anche le sovvenzioni; evidenzia che la sicurezza e la protezione rivestono un'importanza cruciale per il settore dei trasporti, ma deplora che siano talvolta utilizzate, fra gli altri fattori, come pretesto per creare barriere artificiali;
4. chiede agli Stati membri di porre fine al fenomeno dell'eccessiva regolamentazione che è spesso legato a istinti di protezionismo e corporativismo che conducono alla frammentazione, a una maggiore complessità e rigidità nel mercato interno, e al conseguente inasprimento delle disuguaglianze; ritiene opportuno evitare una molteplicità di risposte degli Stati membri sulla legalità delle piattaforme online, astenendosi dall'adozione di misure unilaterali ingiustificate e restrittive; invita gli Stati membri a conformarsi e a dare piena attuazione alle direttive 2000/31/CE sul commercio elettronico e alla direttiva 2006/123/CE sui servizi; sottolinea che la libera circolazione dei prestatori di servizi e la libertà di stabilimento, sancite rispettivamente

dagli articoli 56 e 49 TFUE, sono cruciali ai fini della concretizzazione della dimensione europea dei servizi e, di conseguenza, del mercato interno;

5. sottolinea che, a motivo dell'attuale incertezza giuridica in merito alla definizione dei prestatori di servizi nel settore dei trasporti, non è possibile sviluppare una concorrenza leale, e si rammarica delle difficoltà incontrate da molte piccole imprese ad accedere al mercato interno e internazionale e a sviluppare o offrire nuovi servizi; sottolinea che tale situazione ostacola l'accesso delle PMI al settore;
6. è del parere che il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio debba essere migliorato al fine di superare le gravi perturbazioni dei mercati nazionali dei trasporti verificatesi in diversi Stati membri in seguito alla sua introduzione;
7. accoglie con favore le nuove opportunità offerte dalle piccole imprese di trasporto e dai nuovi modelli collaborativi di impresa, deplorando al contempo le pratiche anticoncorrenziali causate dalla disparità nell'applicazione della normativa UE negli Stati membri, in particolare per quanto riguarda i salari e i sistemi di sicurezza sociale, che possono condurre a gravi distorsioni come il dumping sociale, nonché a sfide in materia di sicurezza;
8. invita la Commissione e gli Stati membri a rafforzare l'applicazione della normativa; considera che qualsiasi modifica apportata alla legislazione in materia di condizioni sociali e di lavoro debba rispettare tutte le libertà fondamentali dell'UE e non dovrebbe limitare la concorrenza leale basata su vantaggi concorrenziali oggettivi né comportare ulteriori oneri amministrativi e costi aggiuntivi per le piccole imprese di trasporto;
9. osserva che le piccole imprese di trasporto devono investire non solo per conformarsi al diritto applicabile, bensì anche per rimanere competitive (ad esempio concentrandosi sulle nuove tecnologie); deplora il fatto che, da un lato, e in contrasto con quanto avviene per le imprese di grandi dimensioni, l'accesso di queste imprese al credito e ai finanziamenti sui mercati monetari resti limitato malgrado le misure di allentamento quantitativo (quantitative easing) mentre, dall'altro, i finanziamenti pubblici, in particolare europei, siano poco spesso attivati a causa di procedure amministrative troppo complesse e lunghe; sottolinea l'importanza di divulgare le conoscenze e offrire assistenza ai richiedenti delle piccole imprese nell'ambito del Fondo europeo per gli investimenti;
10. osserva che, in un contesto di crescente urbanizzazione, il trasporto deve essere organizzato in maniera più integrata, digitalizzata e multimodale, e che i nodi urbani devono svolgere un ruolo sempre più centrale nell'organizzazione della mobilità sostenibile; sottolinea l'impatto crescente delle applicazioni di pianificazione degli spostamenti multimodali e l'importanza per le piccole imprese di essere incluse nell'elenco delle applicazioni disponibili e nel ventaglio dei servizi di trasporto offerti; evidenzia che l'accesso universale a internet favorirebbe la condivisione dei trasporti e una migliore pianificazione degli spostamenti;
11. sottolinea che di fronte alle difficoltà economiche e alla mancanza di risorse per la manutenzione della rete capillare dei trasporti, sono in corso numerose chiusure di linee secondarie in molte regioni, in particolare quelle mal collegate e con una popolazione ridotta; ritiene che l'avvento dei modelli di economia collaborativa non possa in alcun

modo giustificare l'abbandono dei servizi pubblici di trasporto nelle suddette regioni;

12. sottolinea l'importanza che le società di noleggio di veicoli leggeri quali biciclette e scooter rivestono per la mobilità urbana; osserva che la grande maggioranza di questi soggetti opera nel settore delle PMI; invita a tenere maggiormente conto del potenziale di questi operatori nell'ambito del processo di rafforzamento della mobilità urbana e per il conseguimento di un sistema di trasporto efficiente sotto il profilo energetico e nell'utilizzo delle risorse;
13. invita gli Stati membri e la Commissione a prendere in considerazione l'aggregazione delle piccole imprese di trasporto, che agevolerebbe lo sviluppo di partnership reciproche, aiutando i clienti a identificare i servizi delle piccole imprese di trasporto, a seconda delle loro esigenze;
14. invita la Commissione, in occasione della definizione delle direttive in materia, a considerare le difficoltà di penetrazione dei nuovi modelli di economia collaborativa nei contesti rurali e non urbani;
15. osserva che lo sviluppo di modelli di economia collaborativa può concorrere all'ottimizzazione dell'uso dei veicoli e dell'infrastruttura, contribuendo a rispondere in maniera più sostenibile alla domanda di mobilità; rileva che il crescente sfruttamento dei dati generati dagli utenti potrebbe condurre alla creazione di valore aggiunto nella catena di trasporto; sottolinea, tuttavia, che una concentrazione dei dati nelle mani di poche piattaforme di intermediazione rischia di compromettere sia l'equa distribuzione degli utili sia la partecipazione equilibrata agli investimenti nelle infrastrutture e ad altri costi afferenti, situazione che implica conseguenze dirette per le PMI;
16. accoglie con favore il fatto che le piattaforme di intermediazione abbiano introdotto un elemento di concorrenza reciproca, con gli operatori tradizionali e con le strutture corporative, e che mettano in questione i monopoli esistenti e impediscano che se ne creino dei nuovi; evidenzia che ciò sta incoraggiando un mercato maggiormente rivolto alla domanda dei consumatori e sta inducendo gli Stati membri a riconsiderare la struttura del mercato; osserva tuttavia che, in assenza di un quadro giuridico appropriato e chiaro, le piattaforme di intermediazione, caratterizzate dall'approccio "chi vince prende tutto", rischiano di dar luogo a posizioni dominanti sul mercato e di nuocere alla diversità del tessuto economico;
17. richiama l'attenzione sulle opportunità e le sfide (ad esempio, anche le piccole imprese potrebbero emergere in questi nuovi settori) derivanti dallo sviluppo dei veicoli connessi e autoguidati (veicoli, imbarcazioni, droni e sistemi di autostrade automatizzate); esorta pertanto la Commissione a presentare una tabella di marcia sui veicoli connessi e automatizzati e ad analizzare le potenziali conseguenze che l'utilizzo diffuso di tale tecnologia può comportare per il settore europeo dei trasporti, in particolare per le PMI;

II. Raccomandazioni: come trasformare le sfide in opportunità

18. invita a proseguire gli sforzi al fine di completare lo spazio unico europeo dei trasporti; ritiene che qualsiasi regolamentazione che imponga nuovi requisiti alle piccole imprese, segnatamente misure in materia fiscale, sociale e ambientale, debba essere proporzionata, semplice e chiara, senza pregiudicare il loro sviluppo e debba riflettere,

ove necessario, le caratteristiche regionali e nazionali nei diversi Stati membri; è d'avviso che detta regolamentazione debba essere corredata dei necessari incentivi (normativi e/o finanziari);

19. ritiene che l'impegno verso un sistema integrato di mobilità europeo coordinato costituisca la procedura migliore per integrare in modo adeguato tutte le imprese di trasporto di qualsiasi tipologia in una dinamica comune, in cui la digitalizzazione e la promozione a partire dal proprio settore di trasporto innovativo costituiscono il modo migliore per garantire ai clienti un unico sistema coerente e ai professionisti una posizione migliore nella cattura di valore;
20. rileva che il livello di adeguamento dei servizi offerti dalle PMI nel settore dei trasporti non sempre tiene conto delle esigenze delle persone disabili e degli anziani in misura adeguata; invita a considerare in tutti gli strumenti e i programmi a sostegno di tali soggetti la necessità di garantire che i servizi di trasporto siano adattati al meglio alle esigenze delle persone con mobilità ridotta;
21. osserva che, in considerazione del deficit di investimenti infrastrutturali, tutti gli operatori che beneficiano dell'utilizzo di tale infrastruttura dovrebbero contribuirvi, tenendo pienamente conto di tutte le tasse e le spese di trasporto già in vigore e degli impatti negativi sull'ambiente e la salute; sottolinea l'importanza, nel trasporto stradale, di internalizzare le esternalità negative e di destinare le entrate all'utilizzo delle infrastrutture dei trasporti, anche a livello transfrontaliero; riconosce comunque che ciò potrebbe porre problemi specifici alle piccole imprese, comprese quelle nelle regioni ultraperiferiche, di cui occorre tener conto in via prioritaria;
22. ricorda che il Fondo europeo per gli investimenti strategici è stato creato per contribuire a progetti altamente innovativi basati sul mercato e ritiene, pertanto, che si tratti di uno strumento essenziale per aiutare le PMI del settore dei trasporti nello sviluppo di nuove soluzioni di mobilità; invita la Commissione e gli Stati membri ad accelerarne l'attuazione e ad aumentare l'assistenza destinata alle PMI e alle start-up nella preparazione di tali progetti;
23. invita la Commissione e gli Stati membri ad adottare le misure del caso per combattere le pratiche anticoncorrenziali dei grandi gruppi integrati al fine di affrontare la discriminazione e gli ostacoli nell'accesso al mercato, indipendentemente dalle dimensioni o dal tipo d'impresa, specie per quanto riguarda i nuovi modelli aziendali; auspica un dialogo e il potenziamento delle relazioni, specialmente nei mercati nuovi e potenziali, tra trasportatori e committenti, e la soluzione del problema dei falsi autotrasportatori autonomi;
24. invita a inserire le PMI nel progetto volto alla creazione di un sistema europeo integrato di biglietteria; osserva che l'efficacia di tale sistema dipenderà dall'inclusione del maggior numero possibile di aziende e operatori che erogano servizi di trasporto; ritiene che lo scambio di esperienze e di informazioni tra i grandi operatori e le PMI possa generare sinergie particolarmente vantaggiose per la progettazione efficace della rete di trasporto in Europa;
25. chiede, in prospettiva di una maggiore trasparenza, la revisione e l'armonizzazione delle norme relative all'accesso alle professioni e alle attività regolamentate in Europa e dei controlli connessi, affinché i nuovi operatori e servizi legati alle piattaforme digitali e

all'economia collaborativa possano svilupparsi in un ambiente favorevole alle imprese, compresa una trasparenza accresciuta per quanto riguarda le modifiche legislative, e la coesistenza con gli operatori tradizionali in un ambiente concorrenziale sano; rileva gli effetti positivi dell'attività degli operatori dell'economia collaborativa in termini di creazione di posti di lavoro destinati ai giovani che fanno il loro ingresso nel mercato del lavoro e ai lavoratori autonomi;

26. invita la Commissione a pubblicare, senza ulteriore indugio, una tabella di marcia per lo sblocco delle informazioni relative ai trasporti finanziati con fondi pubblici, e l'introduzione di norme armonizzate per i dati sui trasporti e le interfacce di programmazione, al fine di incentivare le innovazioni a forte intensità di dati e la prestazione di nuovi servizi di trasporto;
27. ritiene che, dato lo sviluppo dell'economia collaborativa, la soluzione non sia né una normativa settoriale né una normativa solo per le piattaforme, ma occorra ormai considerare il sistema di mobilità nel suo complesso; chiede la fissazione di un quadro normativo multimodale ammodernato che promuova l'innovazione e la competitività nonché la protezione dei consumatori e dei loro dati, tuteli i diritti dei lavoratori e garantisca parità di condizioni per i diversi attori; richiama l'attenzione, a tale proposito, sull'importanza dell'interoperabilità nel settore dei trasporti, in quanto offre soluzioni unificate alle piccole imprese;
28. invita gli Stati membri a valutare la necessità di adattare le rispettive leggi nazionali sul lavoro all'era digitale, tenendo in considerazione le caratteristiche dei modelli dell'economia collaborativa e le rispettive leggi sul lavoro di ciascuno Stato membro;
29. ritiene che tale obiettivo richieda una convergenza dei modelli, basata su una definizione chiara, coerente e univoca degli intermediari e dei prestatori di servizi; chiede che venga operata una distinzione tra le piattaforme di intermediazione che non generano alcun utile per i propri utenti e quelle che fungono da collegamento tra un prestatore di servizi (a scopo di lucro) e un cliente, con o senza vincolo di subordinazione tra prestatore di servizi e piattaforma; propone che, per consentire all'insieme delle parti di assolvere ai propri obblighi in materia fiscale e sociale, e garantire le qualifiche professionali e la capacità dei prestatori che utilizzano le piattaforme (in modo da assicurare la tutela dei consumatori), le autorità nazionali dovrebbero poter richiedere alle piattaforme di intermediazione le informazioni che ritengono necessarie; sottolinea che anche i sistemi di riscontro e classificazione già esistenti aiutano gli intermediari ad instaurare un rapporto di fiducia con i consumatori e che i dati così ottenuti vanno trattati conformemente alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
30. ritiene che l'elevato potenziale di trasparenza dell'economia collaborativa consenta una buona tracciabilità delle operazioni dei servizi di trasporto, in linea con l'obiettivo dell'applicazione della legislazione vigente; invita la Commissione a pubblicare delle linee guida sulle modalità di applicazione del diritto dell'UE alle varie tipologie di modelli aziendali collaborativi onde colmare, ove necessario, le lacune normative nel settore dell'occupazione e della sicurezza sociale, in modo da rispettare le competenze nazionali;
31. sottolinea che le imprese che operano nel settore dei trasporti comprendono anche gli operatori che non erogano direttamente servizi di trasporto, quali i fornitori di

formazione, le società di noleggio di veicoli oppure le autofficine e i centri di manutenzione; osserva che la grande maggioranza di questi soggetti opera nel settore delle PMI; chiede di tenere conto delle esigenze di questi operatori nell'elaborazione delle normative e dei programmi di investimento volti a sostenere lo sviluppo delle PMI;

32. incoraggia la Commissione a sostenere le PMI del settore dei trasporti nel formare raggruppamenti di attività in tale campo, cui possano partecipare sia i consumatori sia altre parti interessate;
33. rileva che la maggior parte dei prestatori nell'economia collaborativa provengono da paesi situati al di fuori dell'UE; ritiene che l'UE debba sviluppare un maggior numero di start-up innovative nel settore dei trasporti e incoraggia un maggiore sostegno a tali imprese, in particolare per la formazione di giovani imprenditori in questo settore;
34. deplora che la risposta degli Stati membri alla crescita dell'economia collaborativa sia stata finora molto frammentata e in alcuni casi decisamente inadeguata al potenziale e ai vantaggi derivanti dallo sviluppo di questo settore, nonché in contrasto con le aspettative dei consumatori e ritiene auspicabile un'azione coordinata e globale a livello europeo, che tratti le questioni attinenti ad un modello aziendale collaborativo sostenibile; prende atto dell'approccio ragionevole adottato dalla Commissione al "nuovo modello aziendale", illustrato nella sua recente comunicazione in cui si sottolinea l'importanza dell'economia collaborativa ai fini della crescita futura (COM(2016)0356);
35. rileva l'enorme potenziale delle nuove tecnologie per la creazione di forme innovative di prestazione di servizi nel settore del trasporto merci; sottolinea in particolare le straordinarie possibilità offerte dai droni, che già adesso rappresentano un efficace strumento di lavoro in condizioni sfavorevoli; evidenzia che l'UE dovrebbe sostenere il potenziale delle PMI che si occupano della progettazione, della produzione e dell'utilizzo di droni;
36. ritiene che i modelli collaborativi rappresentino una risorsa importante per lo sviluppo sostenibile della connettività nelle regioni periferiche, montane e rurali, e che offrano benefici indiretti anche per il settore turistico;
37. è del parere che i requisiti giuridici dovrebbero essere proporzionati alla natura dell'attività e alle dimensioni dell'azienda; esprime tuttavia preoccupazioni in merito alla questione se sussistano motivi per esentare i veicoli commerciali leggeri (VCL) dall'applicazione di una serie di norme europee, visto il crescente utilizzo di tali veicoli nel trasporto internazionale di merci, e chiede alla Commissione di presentare una relazione diagnostica sul conseguente impatto economico, ambientale e per la sicurezza;
38. chiede la creazione di strutture di cooperazione tra le piccole imprese di trasporto, gli istituti di ricerca scientifica e le autorità locali e regionali per organizzare meglio la mobilità sostenibile urbana e interurbana, così da rispondere in modo efficace alla nascita di nuovi servizi e prodotti, compresi quelli offerti dalle PMI (ad esempio, le prime e ultime fasi del trasporto "da porta a porta"), assicurando, al contempo, una maggiore corrispondenza tra le reti di trasporto pubblico esistenti e le esigenze e aspettative dei passeggeri; chiede l'inclusione di informazioni sui servizi di mobilità offerti dalle piccole imprese nei servizi di informazione e di pianificazione dei viaggi;

39. chiede la creazione di task force innovative che consentano la piena attuazione del concetto di "città condivisibili" e che aiutino gli enti locali, regionali e nazionali a rispondere in modo efficace alla nascita di nuovi servizi e prodotti;
40. sottolinea l'importanza della formazione mirata (ad esempio in materia di megadati, servizi integrati, ecc.) al fine di aiutare le imprese di trasporto a generare valore aggiunto dalla sfera digitale; chiede pertanto un adeguamento della formazione professionale, in linea con le capacità e qualifiche richieste dai nuovi modelli aziendali, segnatamente per far fronte alla carenza di personale, in particolare di conducenti;
41. evidenzia come le PMI nel settore dei trasporti si astengano spesso dall'espandersi a causa dei maggiori rischi che un'attività transfrontaliera comporta, per la divergenza tra i sistemi giuridici dei diversi Stati (membri); invita la Commissione, in cooperazione con le autorità nazionali, regionali e locali negli Stati membri, a sviluppare piattaforme di cooperazione e comunicazione per offrire consulenza e formazione alle PMI sui diversi sistemi di finanziamento e sulle sovvenzioni nonché in materia di internazionalizzazione; chiede alla Commissione di utilizzare maggiormente i programmi di sostegno esistenti per le PMI e di dar loro maggiore visibilità tra gli attori del settore dei trasporti, nel contesto delle sinergie tra i diversi fondi dell'UE;
42. incoraggia gli enti locali a impegnarsi attivamente per la decarbonizzazione del trasporto urbano come riportato nel "Libro bianco sulla mobilità" ed esorta gli operatori a guadagnare posizioni nel nuovo ambito di competenza e attività, sfruttando i vantaggi competitivi offerti dai servizi a emissioni zero e la progressiva digitalizzazione della loro gestione, funzionamento e commercializzazione;
43. invita la Commissione, gli Stati membri e gli enti locali a promuovere le innovazioni nel campo dell'economia della condivisione, che saranno a loro volta favorite dall'emergere dei modelli aziendali collaborativi, quali il car sharing, il bicycle sharing, il trasporto merci condiviso, i taxi collettivi, il car pooling e gli autobus a richiesta e le loro interconnessioni con i trasporti pubblici;
44. invita la Commissione, attraverso una maggiore cooperazione tra le sue DG, a monitorare attentamente lo sviluppo dell'economia digitale e l'impatto delle iniziative legislative dell'"Agenda digitale" nel settore dei trasporti;
45. invita la Commissione e gli Stati membri, in collaborazione con le parti sociali, a valutare regolarmente l'impatto della digitalizzazione sul numero e sulle tipologie delle professioni del settore dei trasporti e a garantire che le politiche sociali e occupazionali si mantengano al passo con la digitalizzazione del mercato del lavoro dei trasporti;
46. raccomanda che le imprese dell'economia collaborativa, così come le persone che lavorano nel settore dei trasporti, individuino modelli di collaborazione nel perseguimento dei loro interessi comuni, ad esempio nel settore assicurativo;
47. accoglie con favore i modelli di orario di lavoro flessibile negoziati dalle parti sociali nel settore dei trasporti che consentono ai lavoratori di conciliare meglio la loro vita professionale e privata; evidenzia tuttavia l'importanza di monitorare la conformità con le norme obbligatorie in materia di orari di lavoro, periodi di guida e di riposo, operazione che dovrebbe essere agevolata grazie alla digitalizzazione del settore dei trasporti;

o

o o

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