

**La I Commissione “Bilancio, Affari generali ed istituzionali”
dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna**

visto l'articolo 38, comma 4, del Regolamento interno dell'Assemblea legislativa e la legge regionale 28 luglio 2008, n. 16, in particolare gli articoli 3, 4 e 6;

visti gli articoli 24, comma 3, e 25 della legge 24 dicembre 2012 n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea);

visto l'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea e il Protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

vista la Risoluzione dell'Assemblea legislativa n. 4557 dell'8 maggio 2017 recante “Sessione europea 2017 - Indirizzi relativi alla partecipazione della Regione Emilia - Romagna alla fase ascendente e discendente del diritto dell'Unione Europea”, in particolare le lettere mm), nn), oo), rr) e ss);

viste le lettere della Presidente dell'Assemblea legislativa prot. n. 30680 del 20 giugno 2017 e prot. n. 30953 del 21 giugno 2017;

vista la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni l'Europa in movimento - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti – COM (2017) 283 del 31 maggio 2017;

viste la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture – COM(2017) 275 final del 31 maggio 2017 e la proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli – COM(2017) 276 final del 31 maggio 2017;

vista la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi – COM (2017) 279 final del 31 maggio 2017;

vista la Risoluzione della I Commissione Bilancio, Affari generali ed istituzionaliogg. n. 3442 del 24 ottobre 2016 sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Accelerare la transizione dell'Europa verso un'economia a basse emissioni di carbonio Comunicazione di accompagnamento di misure nell'ambito della strategia quadro per un'Unione dell'energia: proposta legislativa relativa a riduzioni annue vincolanti delle emissioni di gas serra che gli Stati membri devono realizzare nel periodo 2021-2030, proposta legislativa relativa all'inserimento delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti da attività di uso del suolo, cambiamento di uso del suolo e silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia e comunicazione relativa a una strategia europea per una mobilità a basse emissioni - COM(2016)500 final del 20 luglio 2016; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia europea per una mobilità a basse emissioni - COM(2016)501 final del 20 luglio 2016; Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 per un'Unione dell'energia resiliente e per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici - COM(2016)482 final/2 del 20 luglio 2016; Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici - COM(2016)479 final del 20 luglio 2016. Osservazioni della Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'articolo 24, comma 3, della legge n. 234 del 2012 e esame di sussidiarietà ai sensi del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona;

visti gli articoli 91 e 113 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

visto l'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

visto il parere reso dalla III Commissione Territorio, Ambiente e Mobilità nella seduta del 13 luglio 2017 (prot. n. 35201del 14 luglio 2017);

considerato che il Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona prevede il coinvolgimento delle Assemblee legislative regionali nel controllo della sussidiarietà in collaborazione con i rispettivi Parlamenti nazionali

nell'ambito del cd. *"early warning system"* e che l'articolo 25 della legge 234 del 2012 disciplina la modalità di partecipazione alla verifica del rispetto del principio di sussidiarietà da parte delle Assemblee, dei Consigli regionali e delle Province autonome di Trento e di Bolzano;

considerato che il Pacchetto misure per la transizione verso una mobilità sostenibile (COM(2017)283 final del 31 maggio 2017; COM(2017)275 final del 31 maggio 2017; COM(2017)275 del 31 maggio 2017; COM(2017)279 final del 31 maggio 2017), fa parte degli atti segnalati nell'ambito della Sessione europea 2017, sui quali l'Assemblea legislativa e la Giunta regionale si sono impegnate a valutare, al momento della effettiva presentazione, l'opportunità di inviare osservazioni al Governo ai sensi della legge n. 234 del 2012, articolo 24, comma 3, per gli aspetti di competenza regionale, oltre all'eventuale esame della sussidiarietà delle proposte legislative da parte dell'Assemblea ai sensi dell'articolo 25 della stessa legge;

considerata l'importanza di rafforzare il dialogo tra i livelli parlamentari anche sugli aspetti di merito delle proposte e delle iniziative presentate dalla Commissione europea nel contesto del dialogo politico tra Parlamenti nazionali e Istituzioni dell'Unione europea e considerato che l'articolo 9 della legge 234 del 2012, disciplinando la partecipazione delle Camere al dialogo politico, nel comma 2, prevede espressamente che: *"I documenti (delle Camere) tengono conto di eventuali osservazioni e proposte formulate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi dell'articolo 24, comma 3, e dalle assemblee e dai consigli regionali e delle province autonome ai sensi dell'articolo 25"*.

Considerato che con la Comunicazione l'Europa in movimento - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti, la Commissione europea propone un programma per il futuro della mobilità nell'UE, per creare posti di lavoro, favorire la crescita e realizzare una transizione socialmente equa e che, secondo la Commissione, l'attuazione del pacchetto completo di misure regolamentari e di sostegno può trasformare in una realtà concreta l'obiettivo di un sistema di mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti e permettere all'Europa di svolgere un ruolo di primo piano a livello mondiale nel plasmare il futuro della mobilità.

Considerato che la Comunicazione si concentra sul contributo fondamentale che il trasporto su strada deve fornire all'avvio di un processo di transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti e che, a tal fine, è accompagnata da una serie di proposte legislative i cui obiettivi sono: sostenere la realizzazione delle infrastrutture per la tariffazione stradale, i combustibili alternativi e la connettività, una migliore informazione dei consumatori, un mercato interno più forte e il miglioramento delle condizioni di lavoro per il settore dell'autotrasporto, nonché misure volte a gettare le basi per la mobilità cooperativa, interconnessa e automatizzata.

Considerato che le due proposte di direttiva e la proposta di regolamento fanno, quindi, parte di un pacchetto più ampio di iniziative presentate dalla Commissione europea che, nel quadro della priorità "Un'Unione dell'energia" del Programma di lavoro della Commissione per il 2017 e dell'attuazione della "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni", punta a modernizzare complessivamente il settore della mobilità e dei trasporti con proposte su sicurezza, pedaggi, emissioni di CO₂ e inquinamento atmosferico, congestione del traffico, oneri burocratici per le imprese e condizioni dei lavoratori del settore.

Considerato che le proposte legislative presentate dalla Commissione europea unitamente alla Comunicazione intervengono in materie in cui si intrecciano competenze dello Stato delle e delle regioni e il potenziale impatto delle misure proposte sul territorio della Regione e sulle politiche regionali in materia di viabilità, mobilità sostenibile, ambiente ed energia.

Considerato che il pacchetto di misure interviene trasversalmente in diversi settori sui quali la Regione Emilia-Romagna opera attraverso l'adozione di un articolato quadro normativo e di Programmi di intervento che intervengono in modo sempre più complementare e sinergico per contribuire concretamente al conseguimento degli obiettivi generali.

Considerata, infine, l'opportunità di partecipare, già in fase ascendente, al processo decisionale dell'Unione europea, e ai negoziati che seguiranno sulla Comunicazione, sulle proposte di direttiva e sulla proposta di regolamento attraverso la formulazione di osservazioni e l'attivazione di tutti gli strumenti a disposizione delle regioni;

a) si esprime sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni l'Europa in movimento - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti, osservando quanto segue:

- In linea generale si esprime apprezzamento sulla strategia che emerge dalla Comunicazione in quanto gli obiettivi di ottimizzazione della mobilità, e soprattutto la definizione di una serie di azioni finalizzate ad un sistema di mobilità sempre più sostenibile, sono coerenti con la politica regionale di riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri gas climalteranti, così come emerge dalle analisi in corso finalizzate alla definizione della Strategia unitaria regionale di mitigazione e adattamento in elaborazione. Sistemi più intelligenti di gestione

del traffico autostradale ed urbano, infatti, così come una maggiore manutenzione delle infrastrutture viarie e ferroviarie, sono fattori necessari che contribuiscono significativamente alla riduzione delle emissioni e ad una maggiore capacità di adattamento al cambiamento climatico dei territori.

- Si evidenzia, inoltre, che le azioni volte ad una mobilità sostenibile e pulita sono coerenti con le politiche regionali per la qualità dell'aria e la riduzione degli inquinanti atmosferici.

- Appare sempre più necessario che l'Unione europea, nel settore della mobilità pesante elettrica, promuova lo sviluppo e la ricerca per l'alimentazione da fonti rinnovabili e sistemi di ricarica funzionali allo sviluppo futuro di tale mobilità. È necessario, inoltre, prevedere strumenti sanzionatori per favorire la transizione negli Stati membri verso una mobilità pesante sostenibile. Con riferimento all'inquinamento derivante dalla dismissione delle batterie ad uso nella mobilità, occorre rendere chiare e semplici le regole previste dalla normativa di settore di cui al decreto legislativo 20 novembre 2008, n. 188, che dà attuazione alla direttiva 2006/66/CE concernente pile, accumulatori e relativi rifiuti e che abroga la direttiva 91/157/CEE, in modo da dare le giuste garanzie per il cliente finale sul fine vita.

b) Con riferimento proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture e alla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi punti c), d) ed e), osservando quanto segue:

c) la base giuridica appare correttamente individuata, rispettivamente, negli articoli 91 e 113, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

d) ai fini dell'applicazione del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona, che prevede il coinvolgimento delle Assemblee legislative nel controllo di sussidiarietà in collaborazione con i rispettivi Parlamenti nazionali nell'ambito del cd. *early warning system*, le proposte di direttiva appaiono conformi al principio di sussidiarietà e proporzionalità come definiti dall'art. 5, paragrafi 3 e 4 del TUE;

e) per quanto attiene il merito delle proposte di direttiva, osserva che:

- in generale, si condivide la finalità delle proposte di direttiva, ovvero la promozione dei trasporti sostenibili quale elemento chiave della politica comune europea sui trasporti. È, infatti, condivisibile che il costo dei trasporti su strada rispecchi nel modo più adeguato possibile i costi dell'inquinamento atmosferico e acustico, dei cambiamenti climatici e della congestione legati al traffico, al fine di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture, ridurre l'inquinamento locale, gestire la congestione e combattere i cambiamenti climatici;

- si segnala, però, che questo processo di cambiamento dovrebbe essere realizzato a costi minimi per l'economia e senza gravare esclusivamente sulle imprese di autotrasporto. L'obiettivo di riduzione degli impatti negativi dei trasporti, infatti, deve essere conseguito in modo da evitare ostacoli alla libertà di circolazione e squilibri per la competitività delle imprese, perseguendo gli obiettivi più generali di una crescita economica equilibrata, dell'adeguato funzionamento del mercato interno e della coesione territoriale. Questo processo di cambiamento necessita quindi di essere monitorato, applicando principi comuni alle diverse tipologie di trasporto, ma soprattutto le stesse modalità nei diversi Stati membri. In particolare, sarebbe opportuno uniformare i metodi utilizzati dagli Stati membri per calcolare i costi esterni e coordinare i relativi tempi di applicazione considerato che, attualmente, gli autotrasportatori europei hanno costi e condizioni di lavoro molto diverse nei vari paesi dell'Unione. Si rileva, a riguardo, che nella proposta di direttiva manca un apparato sanzionatorio per gli Stati membri che non soddisfino il rispetto del principio *"chi utilizza e inquina paga"*.

- Si condivide, in linea generale, il principio che i pedaggi calcolati come diritti di utenza basati sulla distanza costituiscano uno strumento equo ed efficace per conseguire una politica sostenibile in materia di trasporti, in quanto, essendo legati direttamente all'utilizzo dell'infrastruttura, alle prestazioni ambientali dei veicoli e al luogo e al momento in cui questi sono utilizzati, possono essere fissati a un livello che rispecchia il costo dell'inquinamento e della congestione causato dall'uso effettivo di veicoli e della rete stradale;

- si evidenzia, tuttavia, che l'effettiva implementazione di sistemi tariffari che tengano conto di questi aspetti comporta una modifica dell'apparato normativo nazionale in materia di determinazione delle tariffe autostradali e conseguentemente l'adeguamento delle concessioni autostradali in essere (oltre che in prospettiva quelle future), richiedendo quindi tempi consistenti, almeno decennali, per l'entrata a regime del nuovo sistema (passaggio dalla tassa sul veicolo al pedaggio), tanto più se verrà perseguito anche l'obiettivo, delineato in seconda fase dalla proposta di direttiva, di estendere il sistema di pedaggiamento a tutta la rete stradale, che comporta l'installazione diffusa di sistemi di telepedaggio. A quest'ultimo riguardo si evidenzia che i costi di tale infrastrutturazione sull'intera rete stradale nazionale sarebbero molto elevati.

- Si segnala, inoltre, che sarebbe necessario prevedere un tempo congruo per la completa entrata a regime del sistema di pedaggiamento, anche per consentire una riduzione graduale delle tasse annuali applicate agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci ed una conseguente compensazione dell'eventuale aumento degli oneri sostenuti dagli autotrasportatori a seguito dell'applicazione dei sistemi di tariffazione basati sulla distanza (diritti di utenza), in una logica di disincentivazione dell'impiego dei mezzi più inquinanti.

- Tali cambiamenti e le attuali condizioni di mercato che l'autotrasporto italiano deve affrontare rendono, pertanto, essenziale promuovere l'armonizzazione all'interno dell'Unione europea dei sistemi di pedaggiamento dell'autotrasporto affinché le imprese, che condividono pienamente l'obiettivo del rispetto dell'ambiente, siano accompagnate gradualmente verso questo processo di modernizzazione, e così da garantire che il rispetto delle regole di sicurezza, le condizioni lavorative e salariali e la tassazione siano le stesse per tutti i paesi dell'UE. Gli oneri stradali, fissati sulla base del costo locale dell'inquinamento e della congestione dovuti al traffico, devono essere trasparenti, proporzionati e non discriminatori, in particolare devono essere stabiliti: principi di tariffazione, metodi di calcolo, livelli massimi e valori unitari dei costi esterni, comuni, basati su metodi scientifici riconosciuti, nonché procedure di notifica e rendicontazione alla Commissione europea in materia di sistemi di pedaggio. L'applicazione trasparente, oltre ai benefici ambientali, potrebbe indurre un'ottimizzazione nel trasporto merci riducendo le corse a vuoto dei veicoli.

- Si segnalano, tuttavia, alcune perplessità sull'introduzione di questo sistema di pedaggiamento solo ad una parte della rete stradale. L'applicazione degli oneri maggiorati, infatti, potrebbe indurre l'utilizzo scorretto di tratti stradali paralleli e direttamente concorrenti da parte dei veicoli meno "virtuosi".

- Le misure proposte dovrebbero, inoltre, essere accompagnate da forme di incentivazione per i viaggi che comportano trasferimenti tra diversi modi di trasporto particolarmente costosi, come nel caso del trasporto strada-mare, nell'interesse della coesione territoriale, dell'accessibilità e della competitività delle regioni periferiche.

- Per quanto riguarda l'introduzione di oneri connessi alla congestione del traffico, che dovranno essere utilizzati per risolvere i problemi ad essa connessi (ad esempio favorendo soluzioni di trasporto alternative o eliminando la causa della criticità), si sottolinea l'importanza di prevedere che tali sovra-pedaggi siano chiaramente segnalati agli utenti, affinché gli stessi possano adeguare il proprio comportamento di viaggio, evitando i tratti stradali congestionati durante le ore di punta. Questa misura, infatti, garantirebbe vantaggi finanziari significativi anche agli autotrasportatori che potrebbero utilizzare i tratti stradali interessati al di fuori delle ore di punta, contribuendo a ridurre la congestione.

- In termini generali, si ritiene di dover segnalare che il nuovo sistema proposto, pur essendo non discriminatorio a livello teorico, rischia di fatto di impattare negativamente sulla competitività del sistema di autotrasporto italiano. Stimiamo, infatti, che questo sistema potrebbe aumentare i costi di trasporto di almeno il 2%; costi che non potranno essere automaticamente "scaricati" sui committenti del servizio di trasporto, considerato che questi ultimi potrebbero essere indotti ad utilizzare sempre di più vettori provenienti da altri Stati in cui sia il costo del carburante che il costo del lavoro sono nettamente inferiori a quello italiano. Si evidenzia, sul punto, che queste due tipologie di costi rappresentano il 70% del costo totale di una impresa di autotrasporto. Sarà quindi necessario, onde evitare tali conseguenze, pensare a modalità di compensazione dell'aumento del costo dovuto al nuovo sistema di pedaggio, o parte di esso, con riduzioni fiscali compensative, con il conseguente rischio di gravare sulle finanze statali e contraddire le finalità delle proposte di direttiva che si pongono l'obiettivo di garantire un trattamento equo per gli utenti, oltre al finanziamento sostenibile delle infrastrutture.

- Si segnala che da una analisi effettuata da Confartigianato Imprese è emerso come una maggiore tassazione energetica in Italia non appaia giustificata secondo il principio 'chi inquina paga'. Nel confronto tra i maggiori Paesi dell'Eurozona, infatti, l'Italia è al primo posto per prelievo fiscale per tonnellata di emissioni di CO₂ nel settore trasporti su strada, pari a 239 euro per tonnellata di CO₂, il 19,1% in più della media di 201 euro dei principali quattro paesi dell'Eurozona.

- Si ritiene, inoltre, che occorra un'ulteriore riflessione sulla nuova definizione di "veicolo pesante adibito a trasporto di merci" a cui applicare gli oneri di pedaggio per i costi esterni. In particolare, occorrerebbe eliminare il limite delle 3,5 t, considerato che l'accesso alla professione per la guida di questi veicoli, in base alla normativa europea, richiede maggiori requisiti professionali, mentre per la guida di veicoli adibiti a trasporto merci fino a 1,5 t di massa complessiva a pieno carico o compreso tra 1,5 t e 3,5 t si richiedono requisiti e capacità professionali decisamente inferiori. Il rischio, già oggi presente, è quello della frammentazione dei carichi in veicoli di portata inferiore con tutto l'impatto negativo che ne consegue, in particolare in termini di congestione del traffico.

- Si rileva, infine, che la proposta di eliminazione della differenziazione degli oneri in base alle classi EURO per i veicoli pesanti sostituita con una modulazione fondata sulle emissioni di CO₂ contraddice l'attuazione delle politiche europee sulla qualità dell'aria e sui tetti alle emissioni in atmosfera che vincolano al rispetto di valori limite per gli inquinanti atmosferici, quali PM₁₀, ossidi di azoto (NO_x) e ozono. Considerate le caratteristiche dell'inquinamento atmosferico presente nella nostra regione (criticità relative a Pm₁₀, ossidi di

azoto e ozono) e la procedura di infrazione sul PM10 in corso, si ritiene più corretto mantenere il pedaggiamento in funzione anche degli inquinanti atmosferici, oltre che della CO2.

f) Con riferimento alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi **punti g), h), i)** osservando quanto segue:

g) la base giuridica appare correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

h) ai fini dell'applicazione del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona, che prevede il coinvolgimento delle Assemblee legislative nel controllo di sussidiarietà in collaborazione con i rispettivi Parlamenti nazionali nell'ambito del cd. *early warning system*, la proposta di regolamento appare conforme al principio di sussidiarietà e proporzionalità come definiti dall'art. 5, paragrafi 3 e 4 del TUE;

i) per quanto attiene il merito della proposta di regolamento, osserva che:

- con riferimento al meccanismo di monitoraggio e alle modalità di comunicazione dei dati, si condividono gli obiettivi generali della proposta di Regolamento e si valuta positivamente l'utilizzo dello "strumento" del Regolamento che, applicandosi uniformemente in tutti gli Stati membri, dovrebbe facilitare e velocizzare i conteggi relativi alle emissioni, e quindi il relativo apporto di emissioni da parte dei singoli Stati, con la possibilità, qualora ce ne fosse la necessità, di porre in essere azioni correttive in tempi rapidi per ridurre ulteriormente le emissioni.

- Si segnala, comunque, l'importanza di garantire che i maggiori costi per il monitoraggio CO2 non siano posti "a carico" del settore dell'autotrasporto.

j) **Dispone** l'invio della presente Risoluzione al Senato della Repubblica e alla Camera dei Deputati ai fini dell'espressione del parere di cui al Protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità ai sensi dell'articolo 25 della legge 234 del 2012 e della formulazione dei documenti delle Camere nell'ambito della partecipazione al dialogo politico con le istituzioni dell'Unione europea ai sensi dell'art. 9 della legge 234 del 2012;

k) **dispone** l'invio della presente Risoluzione alla Giunta della Regione Emilia – Romagna, per garantire il massimo raccordo tra gli organi della Regione nello svolgimento delle rispettive attività e competenze, assegnate dalla legge e dal regolamento e invita la Giunta a trasmettere la presente Risoluzione al Governo e alla Conferenza delle regioni e delle province autonome, quali osservazioni ai fini della formazione della posizione italiana, ai sensi dell'articolo 24, comma 3 della legge n. 234 del 2012;

l) **impegna** la Giunta ad informare l'Assemblea legislativa sul seguito dato alle osservazioni della Regione Emilia- Romagna sul Pacchetto misure per la transizione verso una mobilità sostenibile (COM(2017)283 final del 31 maggio 2017; COM(2017)275 final del 31 maggio 2017; COM(2017)275 del 31 maggio 2017; COM(2017)279 final del 31 maggio 2017), sulle eventuali posizioni assunte dalla Regione a livello europeo e nazionale, con particolare attenzione a quelle assunte in sede di Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nonché sugli ulteriori contributi della Regione al processo decisionale europeo;

m) **dispone** inoltre l'invio della presente Risoluzione alla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome, ai sensi dell'art. 25 della legge 234 del 2012 e, per favorire la massima circolazione delle informazioni sulle attività di partecipazione alla fase ascendente, ai parlamentari europei eletti in Emilia – Romagna e ai membri emiliano – romagnoli del Comitato delle Regioni, al Network sussidiarietà del Comitato delle Regioni e alle Assemblee legislative regionali italiane ed europee.

Approvata a maggioranza dalla Commissione I Bilancio Affari generali ed istituzionali nella seduta del 18 luglio 2017.