

Parte prima - N. 5

Anno 49

13 marzo 2018

N. 56

ATTO DI INDIRIZZO - RISOLUZIONE

Oggetto n. 6191 - Risoluzione sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, 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 final dell'8 novembre 2017, sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, 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 - COM(2017) 652 final dell'8 novembre 2017, sulla 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 dell'8 novembre 2017 e sulla 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 dell'8 novembre 2017. 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

2

ATTO DI INDIRIZZO - RISOLUZIONE

Oggetto n. 6192 - Risoluzione sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia europea per la plastica nell'economia circolare - COM (2018) 28 final del 16 gennaio 2018, sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, relativa al quadro di monitoraggio per l'economia circolare - COM (2018) 29 final del 16 gennaio 2018, sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, sull'attuazione del pacchetto sull'economia circolare: possibili soluzioni all'interazione tra la normativa in materia di sostanze chimiche, prodotti e rifiuti - COM (2018) 32 final del 16 gennaio 2018 e sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE - COM (2018) 33 final del 16 gennaio 2018. 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

8

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

ATTO DI INDIRIZZO - RISOLUZIONE

Oggetto n. 6191 - Risoluzione sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, 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 final dell'8 novembre 2017, sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, 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 - COM(2017) 652 final dell'8 novembre 2017, sulla 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 dell'8 novembre 2017 e sulla 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 dell'8 novembre 2017. 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

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

Visti l’articolo 38, comma 4, del Regolamento interno dell’Assemblea legislativa e la legge regionale 28 luglio 2008, n. 16 (Norme sulla partecipazione della Regione Emilia-Romagna alla formazione e attuazione del diritto comunitario, sulle attività di rilievo internazionale della Regione e sui suoi rapporti interregionali. Attuazione degli articoli 12, 13 e 25 dello Statuto regionale), 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 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);

vista la lettera della Presidente dell’Assemblea legislativa (prot. n. 66454 del 19 dicembre 2017);

vista la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, 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 final dell’8 novembre 2017;

vista la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, 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 – COM (2017) 652 final dell’8 novembre 2017;

vista la 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 dell’8 novembre 2017;

vista la 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 dell’8 novembre 2017;

vista la Risoluzione della I Commissione Bilancio, Affari generali e istituzionali oggi. 4991 del 18 luglio 2017 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 – COM (2017) 283 del 31 maggio 2017; sulla 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; sulla 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 e sulla 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. 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;

vista la Risoluzione della I Commissione Bilancio, Affari generali e istituzionali oggi. 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;

visto l'articolo 91, paragrafo 1, 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 22 febbraio 2018 (prot. n. 13272 del 22 febbraio 2018).

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 n. 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 secondo pacchetto misure per la transizione verso una mobilità sostenibile (COM (2017) 675 final dell'8 novembre 2017; COM (2017) 652 final dell'8 novembre 2017; COM (2017) 648 dell'8 novembre 2017; COM (2017) 653 final dell'8 novembre 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 n. 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 nel quadro degli impegni assunti dall'Unione europea nel 2015 con l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, per ridurre le emissioni di CO2 di almeno il 40% entro il 2030, e in attuazione della "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni", la Commissione europea ha presentato un secondo pacchetto di misure, dopo quello di maggio 2017, legate all'iniziativa "L'Europa in movimento";

considerato che il pacchetto di misure interviene, in particolare, nel settore dei trasporti, considerato uno dei principali responsabili del peggioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e che, tra gli altri, è composto da una comunicazione quadro che delinea il contesto, gli obiettivi e gli strumenti da mettere in campo per favorire la transizione verso una mobilità a basse emissioni; una comunicazione che presenta il piano di azione per la diffusione di infrastrutture per i combustibili alternativi; una proposta di modifica della direttiva sul trasporto combinato ed infine una proposta di modifica della direttiva sui veicoli puliti negli appalti pubblici.

Considerato che la proposta di direttiva che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri ha l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la competitività del trasporto combinato rispetto a quello su strada, migliorando ed aggiornando la normativa vigente, e che la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada ha l'obiettivo di aumentare la diffusione dei veicoli puliti negli appalti pubblici, introducendo misure finalizzate a "correggere" alcune lacune emerse nella valutazione ex-post sull'efficacia della normativa vigente.

Considerato che le proposte legislative presentate dalla Commissione europea unitamente alle Comunicazioni intervengono in materie in cui si intrecciano competenze dello Stato e delle Regioni, nonché 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 sulle comunicazioni e sulle proposte di direttive 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, 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, 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 previsione 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 e con la Strategia regionale unitaria di mitigazione e adattamento in fase di redazione.

- Si evidenzia, infatti, che le azioni volte ad una mobilità sostenibile ed alla diffusione di combustibili alternativi, in particolare metano, biometano e GPL, sono coerenti con le politiche regionali del Piano aria integrato regionale (PAIR2020), che pone obiettivi di riduzione degli inquinanti atmosferici (PM₁₀, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, composti organici volatili, ammoniaca) al fine del rispetto dei valori limite di qualità dell'aria fissati dalle direttive europee. Il settore dei trasporti, in particolare, incide in modo sostanziale sulle emissioni di ossidi di azoto e PM₁₀ in ambito urbano (per il 55% degli ossidi di azoto e per il 43% del PM₁₀), contribuendo al superamento del valore limite giornaliero di PM₁₀ e annuale del biossido di azoto, entrati in vigore rispettivamente nel 2005 e nel 2010. Si condivide, inoltre, l'affermazione per cui le norme introdotte devono essere chiare, realistiche e attuabili e concorrere a garantire pari condizioni di concorrenza per gli operatori del settore che operano in Europa, per accrescerne la credibilità e stimolare sia l'innovazione tecnologica e aziendale, sia un uso più efficiente di tutte le modalità di trasporto delle merci.

- Gli obiettivi stabiliti nella Comunicazione prevedono il raggiungimento di livelli sostenibili di uso dell'energia nei trasporti, la riduzione delle emissioni di gas serra e il disaccoppiamento della domanda di trasporto dalla crescita economica, al fine di ridurre gli impatti ambientali. Gli Stati membri sono, inoltre, esortati ad accelerare gli sforzi per garantire la fornitura di elettricità, ad esempio per le navi e gli aerei in stazionamento, eliminando le barriere di mercato alle fonti di energia alternativa e promuovendo la realizzazione delle relative infrastrutture. A questo proposito si rileva che nel settore dei prodotti energetici la legislazione europea ha sempre lasciato agli Stati membri spazi di manovra piuttosto ampi nell'imposizione di accise dirette o indirette. Di conseguenza, le politiche economiche nazionali e le indicazioni previste dal pacchetto di misure in esame potrebbero generare situazioni potenzialmente conflittuali, con un impatto differente nei diversi Stati membri, e con la possibile duplice conseguenza di rendere molto più complessa un'applicazione armonizzata della normativa europea nei diversi Paesi e di ostacolare la creazione di condizioni di equa concorrenza tra gli operatori europei del settore.

b) si esprime sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, 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, osservando quanto segue:

- Si premette che la Comunicazione, alla luce della valutazione dei quadri strategici nazionali (QSN), previsti dalla direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (Direttiva 2014/94/UE), delinea una serie di interventi per accelerare lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e rifornimento, con l'obiettivo di raggiungere entro il 2025 la copertura completa dei corridoi della rete centrale TEN-T. La Comunicazione afferma esplicitamente che la combinazione dei vari QSN, molto diversi tra loro per completezza, coerenza e livello di ambizione, non colmerà, in mancanza di ulteriori interventi, le lacune infrastrutturali rispetto a tutte le fonti di energia alternativa prese in considerazione, di conseguenza si richiede agli Stati membri di completare e attuare i loro QSN, tenendo conto dei rilievi e dei risultati della valutazione esposti nel documento di lavoro allegato alla comunicazione e invita tutte le parti interessate, pubbliche e private, ad una collaborazione transfrontaliera e intersettoriale nel quadro degli interventi legislativi e non legislativi che saranno presentati per supportare questo processo. In questo senso si evidenzia che la Comunicazione delinea un quadro in cui, anche sulla base dei dati forniti dagli Stati membri nei relativi QSN, gli interventi e la quantità di risorse e che gli stessi dovrebbero stanziare per conseguire gli obiettivi relativi agli interventi in infrastrutture e carburanti alternativi dovrebbe essere in futuro molto superiore rispetto a quanto fatto e alle risorse effettivamente stanziare sinora.

- Con riferimento al QSN dell'Italia, ad esempio, il dato di partenza è relativo a marzo 2017, con l'indicazione di obiettivi e target per lo sviluppo di infrastrutture per i carburanti alternativi che si prevede di conseguire entro il 2020 e in alcuni casi entro il 2025 e il 2030. Con riferimento ai veicoli elettrici, in particolare, l'obiettivo previsto

dalla valutazione di impatto della direttiva 2014/94/UE e richiamato nella Comunicazione era raggiungere l'1,5% di veicoli elettrici sul parco veicoli esistente in Europa entro il 2020, pari a 4 milioni di veicoli elettrici in circolazione. Alla fine del 2016 in Italia risultavano 38 milioni di autovetture, di cui 2,8 milioni in Emilia-Romagna. Considerato che al 31 dicembre 2016 il numero di auto elettriche circolanti in regione era di 498 (che rappresenta una percentuale dello 0,017 % su un totale di 2,8 milioni di veicoli circolanti) e visti i costi di acquisto dei veicoli elettrici ancora notevolmente più alti rispetto ai veicoli con carburanti tradizionali (si stima il 30-40% in più), si ritiene che la proiezione del QSN, in assenza di adeguate misure a sostegno e di elevati finanziamenti sia pubblici che privati nel settore, sia difficilmente raggiungibile.

- Si evidenzia, positivamente, il richiamo nella Comunicazione all'importanza dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) per la gestione della transizione verso la mobilità a basse e a zero emissioni nelle aree urbane, che opportunamente prevede interventi sull'info-mobilità e il trasporto pubblico, preannunciando anche un forum da attivare tra le città europee nel 2018.

- Con riferimento al piano di azione delineato nella Comunicazione con l'obiettivo di pervenire al più ampio uso possibile di combustibili alternativi e, in particolare al paragrafo 3.6 Questioni emergenti, si ritiene che, allo stato attuale, il ricorso all'idrogeno puro (mediante celle combustibili per la produzione di elettricità) nella propulsione di veicoli ferroviari non possa essere considerato una tecnologia pulita visto che è prodotto utilizzando fonti di energia normalmente usate per produrre l'energia elettrica. Inoltre, al momento, il rendimento energetico delle celle a combustibile (stimato intorno al 40%), fa sì che il rendimento complessivo del ciclo di produzione, trasformazione e utilizzo dell'idrogeno risulti molto inferiore a quello garantito dall'utilizzo diretto della trazione elettrica, causando, in aggiunta, emissioni di CO2 paragonabili, come ordine di grandezza, a quelle derivanti dall'utilizzo di normali combustibili fossili.

c) Con riferimento alla 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, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi punti d), e) ed f), osservando quanto segue:

d) la base giuridica appare correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

e) 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 direttiva appare conforme al principio di sussidiarietà e proporzionalità come definiti dall'articolo 5, paragrafi 3 e 4 del TUE;

f) per quanto attiene il merito della proposta di direttiva, osserva che:

- Con riferimento alla proposta di direttiva, si condivide in particolare l'obiettivo di migliorare la competitività del trasporto combinato rispetto a quello su strada, estendendone il campo di applicazione alle operazioni di trasporto nazionali.

- Per quanto riguarda la nuova definizione di "trasporto combinato" e, in particolare, la limitazione spaziale del tragitto stradale (da effettuare all'interno del territorio UE) attraverso due modalità alternative: o il rispetto della distanza di 150 Km in linea d'aria o il 20% della distanza tra il punto di primo carico e il punto di ultimo scarico se si superano i 150 Km in linea d'aria, si sottolinea che a livello regionale sono presenti sul territorio numerose infrastrutture di terminali di trasbordo a distanze compatibili con tale calcolo. Tuttavia si rileva anche che ciascun terminale ha la propria specializzazione e che la scelta di accedere all'uno o all'altro dipende dalle caratteristiche commerciali del trasporto, non solo dal parametro della distanza.

- Si segnala, inoltre, che la misura chilometrica individuata nella proposta di direttiva prescinde dalle caratteristiche specifiche del territorio o dalla sua vocazione produttiva. In questo senso, desta perplessità che ai fini del monitoraggio della corretta applicazione della direttiva e della valutazione della sua efficacia ed efficienza, sia stato individuato come indicatore fondamentale la riduzione della distanza media tra i terminali per modo di trasporto. Nella nostra Regione, ad esempio, data la grande quantità di scali e superfici intermodali è stato scelto di limitarne il numero per aumentarne la massa critica.

- Con riferimento alla proposta prevista dalla direttiva di non operare più alcuna distinzione tra il trasporto con veicoli immatricolati per conto proprio e veicoli immatricolati per conto terzi, si sottolinea il rischio di una possibile tendenza a destrutturare il mercato dell'autotrasporto merci ed aumentare la complessità dei controlli documentali, con la possibilità di maggiore elusione delle norme sul cabotaggio. Si segnala inoltre che dal punto di vista amministrativo gli operatori del trasporto combinato sono investiti da oneri burocratici molto pesanti, dovendo attestare in dettaglio ogni operazione di trasporto. Alla luce di quanto detto, sarebbe quindi opportuno anticipare l'obbligatorietà dell'eCMR (lettera di vettura elettronica prevista dalla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada) che agevolerebbe sia gli operatori sia l'effettuazione dei controlli, accompagnando il provvedimento con misure di sostegno alla formazione e al rinnovo del parco veicolare.

g) Con riferimento alla 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, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi punti h), i), j), k) osservando quanto segue:

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

i) 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 direttiva appare conforme al principio di sussidiarietà come definito dall'articolo 5, paragrafo 3 del TUE;

j) con riferimento al rispetto del principio di proporzionalità come definito dall'articolo 5, paragrafo 4 del TUE, relativamente contenuto delle azioni proposte, si rileva che sia il cronoprogramma sia gli obiettivi minimi fissati per i veicoli pesanti adibiti al trasporto merci dalla proposta di direttiva appaiono non proporzionati considerato che, allo stato attuale, le tecnologie dei veicoli pesanti a basso consumo energetico non si ritengono così avanzate da rendere ragionevole il loro utilizzo al livello richiesto;

k) per quanto attiene il merito della proposta di direttiva, osserva che:

- Con riferimento alla proposta di direttiva si segnala che sia il cronoprogramma degli interventi sia gli obiettivi minimi fissati per i veicoli pesanti adibiti al trasporto merci appaiono non proporzionati considerato che, allo stato attuale, le tecnologie dei veicoli pesanti a basso consumo energetico non risultano così avanzate da rendere ragionevole il loro utilizzo al livello richiesto.

- La proposta di direttiva, infatti, ha ad oggetto anche gli appalti pubblici di servizi, ove questi originassero da un'amministrazione appaltante pubblica (ad esempio per la gestione dei rifiuti, o per imprese di trasporto private per servizi che prevedono una quota predominante di trasporto merci). Secondo la proposta, l'aggiudicazione di queste gare dovrebbe essere accompagnata (per i contratti di servizio di trasporto) da controlli delle emissioni reali degli autoveicoli utilizzati dall'aggiudicatario, misura che potrebbe essere molto complessa da realizzare nella pratica ed estremamente onerosa. Questo tipo di impostazione, inoltre, potrebbe comportare come conseguenza che negli appalti non si valuti con il giusto peso l'importanza dell'organizzazione e della prestazione del trasporto, considerando, nell'espletamento del servizio, unicamente il punto di vista dei problemi ambientali. Una migliore organizzazione del servizio, invece, incide sulla capacità di carico, e quindi sui chilometri percorsi, con rilevanti benefici sulla congestione delle strade e conseguenti ripercussioni positive anche in vista del previsto aumento dei veicoli in circolazione. In conclusione, si evidenzia che i costi dei veicoli pesanti a basso consumo energetico nel nostro paese sono ancora tali da incidere notevolmente sul costo dei servizi di trasporto, di conseguenza la proposta di direttiva per come formulata rischia di penalizzare maggiormente alcuni Stati rispetto ad altri, con una distribuzione degli effetti positivi non equa sul territorio dell'UE.

l) **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;

m) **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 n. 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'articolo 9 della legge n. 234 del 2012;

n) **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) 675 final dell'8 novembre 2017; COM (2017)652 final dell'8 novembre 2017; COM (2017) 648 dell'8 novembre 2017; COM (2017) 653 final dell'8 novembre 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;

o) **dispone** inoltre l'invio della presente Risoluzione alla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome, ai sensi dell'articolo 25 della legge n. 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 7 marzo 2018.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

ATTO DI INDIRIZZO - RISOLUZIONE

Oggetto n. 6192 - Risoluzione sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia europea per la plastica nell'economia circolare – COM (2018) 28 final del 16 gennaio 2018, sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, relativa al quadro di monitoraggio per l'economia circolare – COM (2018) 29 final del 16 gennaio 2018, sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, sull'attuazione del pacchetto sull'economia circolare: possibili soluzioni all'interazione tra la normativa in materia di sostanze chimiche, prodotti e rifiuti – COM (2018) 32 final del 16 gennaio 2018 e sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la Direttiva 2000/59/CE e modifica la Direttiva 2009/16/CE e la Direttiva 2010/65/UE – COM (2018) 33 final del 16 gennaio 2018. 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

**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 (Norme sulla partecipazione della Regione Emilia-Romagna alla formazione e attuazione del diritto comunitario, sulle attività di rilievo internazionale della Regione e sui suoi rapporti interregionali. Attuazione degli articoli 12, 13 e 25 dello Statuto regionale), 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 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);

vista la lettera della Presidente dell’Assemblea legislativa (prot. n. 9187 del 5 febbraio 2018);

vista la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia europea per la plastica nell’economia circolare – COM (2018) 28 final del 16 gennaio 2018;

vista la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, relativa al quadro di monitoraggio per l’economia circolare – COM (2018) 29 final del 16 gennaio 2018;

vista la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, sull’attuazione del pacchetto sull’economia circolare: possibili soluzioni all’interazione tra la normativa in materia di sostanze chimiche, prodotti e rifiuti – COM (2018) 32 final del 16 gennaio 2018;

vista la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE – COM (2018) 33 final del 16 gennaio 2018;

visto l’articolo sull’articolo 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea (TFUE);

visto il parere reso dalla III Commissione Territorio, Ambiente e Mobilità nella seduta del 22 febbraio 2018 (prot. n. 13275 del 22 febbraio 2018);

vista la Risoluzione della I Commissione Bilancio, affari generali e istituzionali ogg. n. 2173 del 16 febbraio 2016 sul pacchetto di misure sull’economia circolare (Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, L’anello mancante - Piano d’azione dell’Unione europea per l’economia circolare - COM(2015) 614 final del 2 dicembre 2015; Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche - COM(2015) 593 final del 2 dicembre 2015; Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti elettroniche - COM(2015) 594 final del 2 dicembre 2015; Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/98 relativa ai rifiuti - COM(2015) 595 final del 2 dicembre 2015; Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 94/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio - COM(2015) 596 final del 2 dicembre 2015). 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;

vista la legge regionale del 5 ottobre 2015, n. 16 (Disposizioni a sostegno dell’economia circolare, della riduzione della produzione dei rifiuti urbani, del riuso dei beni a fine vita, della raccolta differenziata e modifiche alla legge regionale 19 agosto 1996 n. 31 (Disciplina del tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti solidi));

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 n. 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 di misure relativo alla Strategia europea per la plastica nell'economia circolare dell'UE (COM (2018) 28 final del 16 gennaio 2018; COM (2018) 29 final del 16 gennaio 2018; COM (2018) 32 del 16 gennaio 2018; COM (2018) 33 final del 16 gennaio 2018), 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 nel quadro degli impegni assunti dall'Unione europea nel 2015 con l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e gli obiettivi di sviluppo sostenibile fissati per 2030 ed in riferimento alla prima delle priorità strategiche del programma politico del Presidente della Commissione europea, "Un nuovo impulso all'occupazione, alla crescita e agli investimenti", le proposte che compongono il pacchetto sull'uso e il riciclo della plastica sono state annunciate tra le iniziative per l'attuazione del "Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare" adottato dalla Commissione a dicembre 2015.

Considerato che la "Strategia europea per la plastica nell'economia circolare", presentata nella prima comunicazione del pacchetto, mira a porre le basi per una nuova economia della plastica, definendo gli obiettivi e gli strumenti da mettere in campo per favorire la transizione verso forme di progettazione, produzione, uso e riciclaggio più sostenibili e competitive, con il duplice obiettivo di tutelare l'ambiente e cogliere le opportunità di sviluppo derivanti da un approccio circolare del trattamento delle materie plastiche;

considerato che la seconda comunicazione presenta un quadro di monitoraggio per l'economia circolare, che ha l'obiettivo di valutare i progressi nella transizione verso un modello di sviluppo sostenibile, attuando l'impegno assunto dalla Commissione europea nel "Piano d'azione per l'economia circolare" e che il monitoraggio riguarda l'intero ciclo di vita di una risorsa, di un prodotto o di un servizio e prevede la raccolta di dati su dieci indicatori raggruppati in quattro fasi: produzione e consumo, gestione dei rifiuti, materie prime secondarie e competitività ed innovazione;

considerato che la comunicazione sulle possibili soluzioni all'interazione tra la normativa in materia di sostanze chimiche, prodotti e rifiuti si basa sull'assunto per cui la presenza di "sostanze problematiche" nei prodotti compromette il loro riciclaggio e riutilizzo, ostacolando lo sviluppo di un'economia circolare, con l'obiettivo di promuovere un dibattito per trovare soluzioni ampiamente condivise rispetto a quattro problematiche: la scarsa accessibilità, per chi tratta i rifiuti e li prepara per il recupero, alle informazioni sulla presenza di sostanze problematiche; la presenza nei rifiuti di sostanze che nei prodotti nuovi non sono più autorizzate; la poca armonizzazione sulle norme che stabiliscono quando un rifiuto cessa di essere tale in tutta l'UE; il mancato allineamento tra le norme di classificazione delle sostanze chimiche e dei rifiuti;

considerato che la proposta di direttiva relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, ha l'obiettivo di rafforzare il contrasto al problema dei rifiuti marini derivanti dal trasporto marittimo, abrogando la direttiva precedente 2000/59/CE, ormai obsoleta ed allineando, per quanto possibile, il quadro normativo con le disposizioni della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL).

Considerato che la Regione Emilia-Romagna, con l'approvazione della legge regionale 5 ottobre 2015, n. 16 (Disposizioni a sostegno dell'economia circolare, della riduzione della produzione dei rifiuti urbani, del riuso dei beni a fine vita, della raccolta differenziata e modifiche alla legge regionale 19 agosto 1996 n. 31 (Disciplina del tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti solidi)), ha avviato un percorso finalizzato ad accelerare questo percorso di transizione per sfruttare appieno le potenzialità in termini commerciali e occupazionali, con l'obiettivo di proporre una nuova visione della gestione dei rifiuti basata su riciclaggio e prevenzione.

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

a) si esprime in generale sul pacchetto di misure relativo alla Strategia europea per la plastica nell'economia circolare, osservando quanto segue:

- si evidenzia che con la nuova strategia presentata lo scorso 16 gennaio la Commissione europea intende fare dell'Europa la capofila nella lotta alla plastica. L'iniziativa si inserisce nell'ambito delle politiche per lo sviluppo di un'economia "circolare, sostenibile e rispettosa dell'ambiente" in attuazione del "pacchetto" presentato nel dicembre 2015. Si tratta di quattro documenti (tre comunicazioni e una proposta di direttiva) che definiscono una visione strategica in grado di guidare gli Stati Membri dell'UE verso una nuova economia delle materie plastiche, in cui la progettazione e la produzione rispettino pienamente le necessità del riutilizzo, della riparazione e del riciclaggio e l'innovazione consenta lo sviluppo di materiali più sostenibili.

- Le misure indicate dalla Commissione riguardano tematiche ampie sulle quali l'azione europea si esplicherà prevalentemente attraverso la definizione di indicazioni, la previsione di campagne di comunicazione e di consultazione delle parti interessate e, in parte, anche con interventi di allineamento delle normative, con l'obiettivo di uniformare le condizioni del mercato europeo e renderlo più competitivo. Si evidenzia che le misure dovranno, e potranno, essere declinate a livello nazionale e regionale attraverso azioni da attuare sui territori in funzione del contesto specifico e delle realtà locali. Solo così si potrà realizzare una reale svolta.

- Si segnala che anche in Italia e in Emilia-Romagna i rifiuti plastici rappresentano una criticità nel sistema di gestione dei rifiuti urbani, in particolare dopo la decisione, da parte della Cina, di chiudere le frontiere all'importazione di alcune tipologie di plastiche da riciclare. Per superare queste difficoltà si auspicano, quindi, interventi su più fronti, finalizzati a: ridurre la produzione di questa tipologia di rifiuti, migliorare il riciclo, ma soprattutto favorire lo sviluppo del mercato delle materie prime da recupero per poter chiudere il cerchio a valle della raccolta differenziata; ad oggi, infatti, una delle maggiori criticità è trovare uno sbocco per i materiali che risultano dalle fasi di selezione e riciclo.

b) si esprime sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia europea per la plastica nell'economia circolare, osservando quanto segue:

- si evidenzia che la strategia delineata dalla Commissione europea sulla plastica è innovativa e sfidante e comprende impegni ad ampio raggio per un'azione a livello europeo in grado di aiutare i paesi della UE ad affrontare i problemi ambientali legati alla produzione, all'uso e al consumo di plastica, coinvolgendo i diversi attori che intervengono nei processi: imprese, autorità pubbliche e cittadini. Tali azioni dovranno essere attuate e ulteriormente articolate con iniziative a livello nazionale e locale. Si condividono, quindi, pienamente lo spirito e le finalità della comunicazione e non si evidenziano particolari criticità rispetto al testo della comunicazione che rappresenta essenzialmente un documento strategico.

- Tra le proposte, si richiama, in particolare, l'attenzione sulle azioni finalizzate a promuovere l'utilizzo del materiale riciclato. A fronte di una richiesta crescente di materiali in plastica (in particolare per la realizzazione di imballaggi, nel settore dell'edilizia, nell'industria automobilistica, nell'elettronica e in agricoltura), infatti, la domanda di plastica riciclata oggi rappresenta ancora solo il 6% circa del totale e questo costituisce il principale ostacolo agli investimenti che impedisce un adeguato sviluppo dell'impiantistica per la selezione e il recupero. Il potenziale di riciclaggio dei rifiuti in plastica è ancora in larga misura non sfruttato, tanto che a livello europeo si stima che meno del 30% dei rifiuti di plastica è raccolto ai fini del riciclaggio.

- Si segnala, dunque, che per ridurre i costi del riciclo è fondamentale intervenire sulle fasi di produzione e progettazione dei prodotti, investendo in processi innovativi. Si stima che i miglioramenti nella progettazione potrebbero dimezzare il costo del riciclaggio degli imballaggi in plastica. Tra gli obiettivi delle nuove misure, si segnala la previsione di arrivare entro il 2030 al riciclo di almeno la metà dei rifiuti in plastica, rendendo riutilizzabili o riciclabili, a costi sostenibili, tutti gli imballaggi (il cosiddetto packaging) in circolazione. Per raggiungere questi traguardi l'UE proporrà un'armonizzazione delle norme sul ricorso alla responsabilità estesa del produttore e di quelle che regolamentano l'immissione sul mercato di nuovi materiali, nonché una più stretta collaborazione tra industria chimica e gestori del riciclaggio al fine di sostituire ed eliminare gradualmente le sostanze che ostacolano i processi di riciclo. Rispetto a tali obiettivi si richiede di valutare l'introduzione di target intermedi al 2025 che consentano di valutare l'efficacia delle misure introdotte sulla base del trend di miglioramento dei risultati ottenuti. Si segnala, inoltre, che queste misure dovranno essere accompagnate da finanziamenti ad esse dedicati, di conseguenza si propone che, nell'ambito dei programmi di finanziamento della UE, siano previsti dei driver specificatamente finalizzati al tema delle plastiche nelle sue diverse accezioni.

- Per garantire la qualità dei materiali di riciclo e superare la diffidenza da parte dei possibili utilizzatori, inoltre, si chiede di valutare l'introduzione, tra le azioni previste dalla Comunicazione, di sistemi di tracciabilità dei prodotti e delle relative filiere, quali ad esempio i registri delle filiere, con l'obiettivo di realizzare una puntuale mappatura dei flussi delle materie nei diversi comparti merceologici, di ridurre la dispersione di risorse nell'ambiente e rendere più competitivi in termini qualitativi i materiali ottenuti dal riciclo.

- Una delle misure individuate nella comunicazione è il potenziamento della raccolta differenziata della plastica: oltre alle azioni in corso legate alla revisione della legislazione dei rifiuti, la comunicazione prevede entro il 2019 l'emanazione di nuovi orientamenti da parte della Commissione europea sulle fasi di raccolta e selezione dei rifiuti in plastica. Si condivide, inoltre, la proposta di individuare delle misure in grado di incrementare la

raccolta della plastica utilizzata in agricoltura al fine di contribuire a ridurre la dispersione nell'ambiente, facendo leva su strumenti volontari quali gli accordi per la raccolta dei rifiuti agricoli o sui regimi di responsabilità estesa del produttore.

- In tema di prevenzione della produzione di rifiuti in plastica si concorda sull'opportunità di valutare strumenti, anche normativi, finalizzati a influire sulla riduzione dei prodotti in plastica monouso come ad esempio i sistemi di cauzione-rimborso per i contenitori delle bevande.

- Per ridurre gli impatti ambientali della produzione primaria di plastica si valutano positivamente le iniziative finalizzate a valutare tipi alternativi di materie prime e ad armonizzare la normativa per la definizione e l'etichettatura delle plastiche compostabili e biodegradabili. Considerato che l'aumento delle quote di mercato della plastica con proprietà biodegradabili in mancanza di una marcatura chiara può creare problemi per il riciclaggio, tra le possibili iniziative da sviluppare si evidenzia l'introduzione di norme che prevedano l'obbligo di utilizzo di plastiche biodegradabili per la realizzazione di specifici prodotti monouso, analogamente a quanto già definito per i sacchetti di plastica.

- A livello nazionale si auspica che lo spirito delle indicazioni europee venga tradotto in azioni che possano realmente favorire lo sviluppo del settore manifatturiero, strategico per il nostro paese. In particolare preme evidenziare alcune delle misure su cui andrebbe incentrata l'azione del legislatore nazionale: favorire l'utilizzo di plastica riutilizzabile e riciclata in particolare negli appalti pubblici; favorire, anche mediante l'adozione di strumenti economici, il riutilizzo e il riciclaggio della plastica e il miglioramento quali-quantitativo della raccolta differenziata di tali rifiuti; attuare nuovi regimi di responsabilità estesa del produttore e/o sistemi di cauzione rimborso efficaci soprattutto per i contenitori di bevande.

- Si segnala che, a livello nazionale e locale, rivestono un ruolo fondamentale anche gli strumenti di *governance* quali gli accordi tra autorità pubbliche e i diversi soggetti della filiera, nonché altre iniziative finalizzate al raggiungimento degli obiettivi della strategia ed in particolare alla riduzione della produzione dei rifiuti e alla diffusione della plastica riciclata.

c) si esprime sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, relativa al quadro di monitoraggio per l'economia circolare, osservando quanto segue:

- Il quadro di monitoraggio proposto dalla Comunicazione è uno strumento articolato che prende in considerazione indicatori rilevanti in tutte le fasi del ciclo di vita delle risorse, dei prodotti e dei servizi, che consentirà certamente di valutare l'efficacia delle misure attivate a livello di comunità europea. Si segnala che tale rilevamento dovrà essere integrato, in ciascuno Stato Membro, da riferimenti di misurabilità dell'economia circolare a livelli diversi (di Paese, di Regione, d'impresa, di prodotto o servizio) per valutare i risultati ottenuti in termini di sostenibilità economica e ambientale nella gestione delle risorse. È fondamentale, quindi, che le misurazioni afferenti a livelli e sistemi diversi possano "parlarsi" per favorire uno scambio reciproco dei risultati, anche in un'ottica di confronto e di possibili obiettivi di miglioramento. Si segnala, in proposito, che in Italia, per misurare la circolarità e dare concretezza alle azioni da attivare, i ministeri dell'ambiente e dello sviluppo economico si sono già attivati prevedendo l'istituzione di un apposito "tavolo tecnico" che, attraverso un confronto tra gli organismi pubblici competenti e le altre parti interessate, individuerà gli indicatori adeguati per monitorare la circolarità dell'economia e l'uso efficiente delle risorse a diversi livelli.

d) si esprime sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, sull'attuazione del pacchetto sull'economia circolare: possibili soluzioni all'interazione tra la normativa in materia di sostanze chimiche, prodotti e rifiuti, osservando quanto segue:

- la comunicazione e il documento di lavoro che l'accompagna riportano gli esiti di un lavoro trasversale che ha coinvolto esperti responsabili di diversi settori normativi e rappresentano altresì un programma di attività che indica gli studi e gli approfondimenti che saranno condotti nei prossimi mesi. La comunicazione prende in esame le quattro principali problematiche identificate nell'interazione tra le normative in materia di sostanze chimiche, prodotti e rifiuti che ostacolano lo sviluppo di un'economia circolare. La presenza di certe sostanze chimiche nei rifiuti può rendere più oneroso il riciclaggio e il riutilizzo. Alcune di esse possono semplicemente rappresentare ostacoli tecnici che impediscono il riciclaggio (ad esempio una sostanza caratterizzata da un forte odore), ma altri composti chimici, pericolosi per l'uomo o per l'ambiente, possono essere presenti in prodotti venduti prima dell'applicazione delle restrizioni al loro uso. Rilevare o eliminare tali sostanze può comportare costi elevati, con conseguenti difficoltà soprattutto per le piccole imprese di riciclaggio. L'analisi della Commissione ha evidenziato anche problemi di ordine giuridico. L'obiettivo delle attività deve essere quello di conseguire la piena coerenza tra le legislazioni che danno attuazione alle politiche in materia di rifiuti e prodotti chimici. Ciò contribuirà a raggiungere l'obiettivo di disporre di materiali sicuri, adatti allo scopo e progettati per durare nel tempo, per essere riciclabili e per avere un ridotto impatto ambientale. Non si evidenziano criticità nel contenuto della comunicazione, ma si sottolinea la necessità di porre particolare attenzione ai documenti tecnici e alle eventuali proposte di modifiche normative che saranno emanate dalla Commissione europea a seguito degli studi e approfondimenti condotti sul tema.

- Le azioni previste dalla comunicazione riguardano in particolare: lo sviluppo di sistemi informatici, di tecnologie e strategie per la tracciabilità delle sostanze problematiche; la definizione di un metodo decisionale specifico a supporto della riciclabilità dei rifiuti che le contengono; la preparazione di un repertorio online sui criteri, adottati a livello nazionale e di UE, per la cessazione della qualifica di rifiuto e l'attribuzione della qualifica di sottoprodotto, al fine di acquisire una migliore comprensione delle prassi degli Stati membri come base per definire possibili orientamenti; la pubblicazione di un documento di orientamento sulla classificazione dei rifiuti e la promozione dello scambio di migliori prassi relativamente ai metodi di prova per la valutazione della caratteristica di pericolo HP 14 "eco tossico" ai fini della loro eventuale armonizzazione. Si sottolinea l'importanza di garantire che le soluzioni godano di un ampio sostegno dei portatori di interesse coinvolti e siano attuate al livello adeguato: si ritiene, infatti, che non tutte le problematiche evidenziate richiederanno necessariamente una risposta a livello di UE, se soluzioni nazionali o locali si dimostreranno più efficaci.

e) Con riferimento alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi punti e), f) e g), osservando quanto segue:

f) la base giuridica appare correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

g) 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 direttiva appare conforme al principio di sussidiarietà e di proporzionalità come definiti dall'articolo 5, paragrafi 3 e 4 del TUE;

h) per quanto attiene il merito proposta di direttiva, osserva che:

- la proposta di direttiva deriva dal lavoro di revisione della direttiva 2000/59/CE sulla ricezione da parte dei porti dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, volta a garantire la disponibilità di impianti portuali di raccolta per scongiurare e ridurre gli scarichi illeciti dei rifiuti delle navi in mare e rendere più efficienti le operazioni marittime a terra. Questo costituisce il principio base con cui opera la Regione nell'ambito della stesura dei Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti approvati d'intesa con l'Autorità Marittima. La proposta di direttiva ha anche la finalità di attuare un'ulteriore armonizzazione della normativa a livello internazionale, adeguandola con quella parte, non ancora attuata, della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi definita MARPOL, introducendo anche l'Annesso VI. Questa armonizzazione è volta anche a creare parità di condizioni per i porti internazionali e per tutta l'utenza portuale al fine di favorire anche la competitività del settore, di conseguenza si condivide pienamente.

- In linea di principio la proposta di direttiva è da accogliere favorevolmente, in quanto, le disposizioni indicate, si auspica, dovrebbero portare ad un miglioramento dell'adempimento dell'obbligo per le navi di consegnare i rifiuti negli impianti portuali dedicati. Si concorda anche con l'allineamento con la Convenzione MARPOL per affrontare il problema dell'inquinamento causato dalle navi, estendendone l'applicazione anche ai rifiuti prodotti dalle imbarcazioni da pesca e da diporto. Si segnala che nei porti regionali questa tipologia di rifiuto prodotto e di utenza (pesca e diporto) viene già identificata e inserita all'interno dei Piani di raccolta. Si sottolinea, quindi, la conformità dei Piani di raccolta dei rifiuti portuali della Regione vigenti con quanto previsto nella proposta di direttiva circa l'inserimento della raccolta differenziata negli impianti di raccolta portuale.

- In merito alla notifica anticipata dei rifiuti prevista dall'articolo 6), la proposta di direttiva individua le navi che devono inviarla all'organismo preposto a tale scopo: si tratta delle navi che rientrano nell'ambito della direttiva 2002/59/CE, dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto superiori ai 45 metri di lunghezza. La previsione crea preoccupazione con riferimento alle navi che risultano esentate dalla notifica, per le quali non vengono indicate le modalità per identificarle nel sistema di gestione del rifiuto e del recupero del costo. Si segnala quindi la necessità di porre particolare attenzione su questa disposizione della proposta di direttiva.

- Il sistema tariffario introdotto nella proposta di direttiva si basa sul fatto che le navi pagano una tariffa definita indiretta (comprensiva dei costi indiretti e di quota parte dei diretti, pari al 30%), che si configura come una tariffa fissa da pagare al porto di scalo, indipendentemente dal conferimento o meno dei rifiuti. Per la parte dei costi non coperti dalla tariffa indiretta, si rimanda agli Stati membri la modalità di copertura dei costi, indicando che può essere recuperata sulla base dei tipi e dei quantitativi dei rifiuti conferiti. Sul punto, si sottolinea che per questa parte lo Stato membro non può prescindere dal principio di "chi inquina paga" che è il principio utilizzato per il calcolo della quota variabile delle tariffe indicate nei Piani di raccolta dei rifiuti portuali regionali.

- Si ritiene utile che la proposta di direttiva espliciti cosa si intenda per "porto piccolo", locuzione utilizzata nell'articolo 7, inserendola eventualmente tra le definizioni dell'articolo 2.

- Relativamente all'articolo 8, comma 1, si segnala l'assenza dello smaltimento tra i costi degli impianti portuali per la raccolta e trattamento dei rifiuti delle navi da parte degli Stati Membri. Si segnala, quindi, la necessità di ripristinare nella disposizione il termine "smaltimento".

i) **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;

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 n. 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'articolo 9 della legge n. 234 del 2012;

k) **impegna** la Giunta ad informare l'Assemblea legislativa sul seguito dato alle osservazioni della Regione Emilia-Romagna sul Pacchetto di misure relativo alla Strategia europea per la plastica nell'economia circolare dell'UE (COM (2018) 28 final del 16 gennaio 2018; COM (2018) 29 final del 16 gennaio 2018; COM (2018) 32 del 16 gennaio 2018; COM (2018) 33 final del 16 gennaio 2018), 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;

l) **dispone** inoltre l'invio della presente Risoluzione alla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome, ai sensi dell'articolo 25 della legge n. 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 7 marzo 2018.