

**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 ogg. 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 ogg. 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 delle 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.