



**Processo verbale n. 27**  
**Seduta del 20 settembre 2018**

Il giorno 20 settembre 2018 alle ore 14,30 è convocata, con nota prot. n. AL.2018.51528 del 14/09/2018, presso la sede dell'Assemblea legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità.

Partecipano alla seduta i consiglieri:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
RONTINI Manuela	Presidente	Partito Democratico	5	presente
BARGI Stefano	Vicepresidente	Lega Nord	2	presente
IOTTI Massimo	Vicepresidente	Partito Democratico	4	presente
ALLEVA Piergiovanni	Componente	L'altra Emilia Romagna	1	assente
BAGNARI Mirco	Componente	Partito Democratico	1	presente
CAMPEDELLI Enrico	Componente	Partito Democratico	2	presente
FABBRI Alan	Componente	Lega Nord	1	presente
FACCI Michele	Componente	Gruppo Misto	1	presente
GALLI Andrea	Componente	Forza Italia	1	presente
GIBERTONI Giulia	Componente	Movimento 5 Stelle	4	presente
LIVERANI Andrea	Componente	Lega Nord	1	assente
LORI Barbara	Componente	Partito Democratico	2	presente
MONTALTI Lia	Componente	Partito Democratico	5	presente
PETTAZZONI Marco	Componente	Lega Nord	2	presente
POLI Roberto	Componente	Partito Democratico	2	presente
POMPIGNOLI Massimiliano	Componente	Lega Nord	1	presente
PRODI Silvia	Componente	Gruppo Misto	1	presente
PRUCCOLI Giorgio	Componente	Partito Democratico	1	presente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Nord	1	assente
RANCAN Matteo	Componente	Lega Nord	1	assente
RAVAIOLI Valentina	Componente	Partito Democratico	2	assente
ROSSI Nadia	Componente	Partito Democratico	1	presente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico	2	presente
SASSI Gian Luca	Componente	Gruppo Misto	1	presente
TAGLIAFERRI Giancarlo	Componente	Fratelli d'Italia	1	assente
TARASCONI Katia	Componente	Partito Democratico	1	presente
TARUFFI Igor	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
TORRI Yuri	Componente	Sinistra Italiana	1	assente
ZAPPATERRA Marcella	Componente	Partito Democratico	1	presente



È presente la consigliera Francesca MARCHETTI in sostituzione di Valentina RAVAIOLI.

Partecipa alla seduta: B. Attili (Dir. generale Assemblea legislativa regionale).

Presiede la seduta: Manuela RONTINI.

Assiste la segretaria: Samuela Fiorini

Funzionario estensore: Vanessa Francescon

La presidente **RONTINI** dichiara aperta la seduta alle ore 14, 40.

- Approvazione del processo verbale n. 26 del 2018.

*La Commissione approva all'unanimità.*

Esame ai sensi dell'articolo 38, comma 4 del Regolamento interno, dei seguenti atti UE: "III Pacchetto mobilità pulita" COM (2018) 293, 274, 277

- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo al Comitato delle regioni. L'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita – COM (2018) 293 final del 17 maggio 2018.
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali – COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete trans-europea dei trasporti – COM (2018) 277 final del 17 maggio 2018.

*(Sede consultiva – parere alla Commissione Bilancio, Affari generali ed istituzionali)*

La presidente **RONTINI** introduce il primo punto all'ordine del giorno, specificando che i tre provvedimenti del "III Pacchetto mobilità pulita" verranno trattati congiuntamente in considerazione dell'affinità di argomenti. Precisa che, in relazione al suddetto Pacchetto, è stata inviata a tutti i commissari la nota tecnica predisposta dagli uffici competenti.

La dottoressa ATTILI illustra gli aspetti principali dei singoli atti all'esame.

La presidente **RONTINI** pone una domanda.

La dottoressa ATTILI si riserva di fornire quanto prima una risposta dettagliata.

Prendono, quindi, la parola la presidente **RONTINI** e i consiglieri **PETTAZZONI** e **IOTTI**.

La presidente **RONTINI** esprime alcune considerazioni su quanto emerso nel dibattito.

La dottoressa ATTILI fa alcune precisazioni.

In assenza di altri interventi, la presidente **RONTINI** invita i commissari ad esprimersi sulla seguente bozza di parere:

**"Con riferimento alla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. L'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita - COM (2018) 293 final del 17 maggio 2018, si esprimono le seguenti considerazioni:**

in generale, si concorda con la strategia di azione proposta dalla Commissione europea e, in particolare, sull'esigenza di promuovere le sinergie tra misure di sicurezza e di sostenibilità nel settore della mobilità, sviluppando azioni e progetti che favoriscano la mobilità pedonale e ciclabile in sicurezza, nonché, l'uso dei trasporti pubblici. Nel campo della mobilità, infatti, il principio di sostenibilità (articolato sia nella riduzione degli impatti negativi sull'ecosistema e sulla salute sia nel miglioramento dell'accessibilità, con specifica attenzione alle fasce deboli della popolazione) si coniuga con la richiesta di sicurezza, soprattutto nella dimensione urbana, dove gli incidenti rappresentano una percentuale elevata. Con riferimento particolare all'ambito urbano, infatti, favorire la riqualificazione degli spazi pubblici, creare spazi pedonali e ciclabili funzionali, gradevoli e sicuri, con facile interconnessione con il trasporto pubblico, induce i cittadini ad un diverso stile di vita favorendo la scelta di modalità di mobilità alternativa all'auto. Inoltre, si evidenzia che indirizzare le risorse a disposizione verso obiettivi integrati produce sinergie garantendo maggiormente il raggiungimento dei risultati.

Si segnala che, l'approccio integrato va favorito anche per affrontare le varie cause di incidenti, coniugando diversi strumenti e misure; questo, tra l'altro, è l'approccio previsto nell'ambito del Piano nazionale per la sicurezza stradale (PNSS) e condiviso anche dalla Regione, che negli anni ha favorito l'integrazione tra diverse misure, quali l'educazione e la sensibilizzazione dell'utenza, la formazione dei tecnici, la progettazione degli interventi infrastrutturali, la raccolta di dati per la conoscenza della rete, il monitoraggio del fenomeno dell'incidentalità, nonché, il controllo tramite il potenziamento delle attrezzature a disposizione delle forze dell'ordine. È indispensabile, infatti, agire sia sul livello di sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli, sia sul comportamento dell'utenza, a partire dai giovani sino alla fascia di età oltre i 65 anni.

Si evidenzia l'importanza del tema della sicurezza stradale come aspetto del più ampio tema della sicurezza sul lavoro, e del necessario potenziamento della formazione e della sensibilizzazione tra i conducenti professionisti, anche attraverso la sollecitazione dell'assunzione di impegni volontari da parte di aziende ed operatori, e/o associazioni di categoria. Si sottolinea, inoltre, che in questo tema rientrano anche le azioni di cd. *mobility management*, introdotte con il decreto ministeriale 27 marzo 1998 (Mobilità sostenibile nelle aree urbane), e l'applicazione della norma ISO 390011, richiamata anche nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) orizzonte 2020, e in particolare nella linea strategica "Gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro" che "(...) promuove lo sviluppo e l'implementazione di programmi di gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro da parte di enti pubblici e privati. Un utile riferimento per questa linea strategica è la recente norma ISO 39001 sui sistemi di gestione della sicurezza stradale che individua i requisiti di tali sistemi".

Anche con riferimento al settore del trasporto merci si esprime apprezzamento sulla strategia che emerge dalla Comunicazione in quanto le politiche poste in essere dalla Regione risultano coerenti con gli obiettivi di miglioramento della sicurezza del traffico, della modernizzazione dei trasporti attraverso l'uso di veicoli pesanti meno inquinanti, e di soluzioni tecnologiche più avanzate. Inoltre, le proposte relative alle norme sulle emissioni per i veicoli pesanti, la loro aerodinamicità, il loro equipaggiamento con dispositivi di sicurezza avanzati, l'etichettatura dei pneumatici e la metodologia comune per il raffronto dei prezzi dei carburanti, oltre a contribuire al conseguimento dell'obiettivo dell'Unione europea di ridurre le emissioni di gas serra dovute ai trasporti e migliorare la sostenibilità, possono contribuire anche ad incrementare la sicurezza dell'autotrasporto e a qualificarne la professione. Si ritiene che anche l'automazione, insieme alle altre innovazioni, potrà contribuire a cambiare la natura del trasporto su strada, tuttavia, si deve segnalare che permangono

numerosi aspetti critici ancora da affrontare come, ad esempio, la definizione dei confini tra i compiti dei conducenti e del veicolo nella fase di consegna, e le tipologie di infrastrutture che potranno consentirne l'attivazione.

Si evidenzia, quindi, la necessità di coordinamento con una serie di altri complicati aspetti collegati alla professione dell'autotrasportatore come, ad esempio: i periodi di guida e di riposo, l'utilizzo del tachigrafo e la revisione delle regole e della formazione per l'accesso alla professione, per definire i quali sarà necessario coinvolgere tutti i soggetti interessati, comprese le forze dell'ordine.

Si segnala che le proposte previste dalla Comunicazione, sottolineano fortemente l'aspetto relativo al supporto alle industrie europee, per rimanere all'avanguardia nella produzione del settore, mentre si ritiene che dovrebbero essere considerati prioritari i vantaggi che possono derivare per i consumatori, ovvero per tutti i cittadini europei che potranno beneficiare di trasporti sicuri, puliti e intelligenti. Si ritiene, in particolare, che la proposta dell'istituzione di un ambiente interamente digitale per lo scambio di informazioni nella mobilità delle merci potrà costituire un sostegno fondamentale per facilitare le operazioni logistiche, sia come servizio di supporto alle imprese sia come politica pubblica finalizzata a favorire la competitività delle aziende dell'autotrasporto, per facilitare l'evoluzione delle piccole imprese verso attività di trasporto e logistiche più specializzate. Le tecnologie digitali, inoltre, consentendo risparmi in termini di tempo, possono incidere positivamente su costi ed emissioni e, in prospettiva, sulle politiche di fiscalità.

Si deve, tuttavia, segnalare che queste interessanti opportunità per poter essere colte e attuate necessitano di adeguati investimenti pubblici e di formazione professionale per i piccoli autotrasportatori.

Con riferimento alla **proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali - COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018**, si esprimono le seguenti considerazioni:

relativamente all'introduzione di una valutazione delle strade a livello di rete, si sottolinea che non è del tutto chiaro come si intenda effettuare concretamente tale valutazione e quali possano essere le ricadute operative, anche se in linea di principio si concorda sul fatto che la conoscenza del fenomeno e la programmazione degli interventi risultano più efficaci se inseriti in una visione complessiva, a livello di rete.

Con riferimento alla proposta di estensione dell'ambito di applicazione della direttiva oltre la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), per includere autostrade e strade principali al di fuori della rete, nonché, le strade extraurbane realizzate, in tutto o in parte, con l'utilizzo di fondi dell'UE, si evidenzia che il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 (Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali), con il quale l'Italia ha recepito la direttiva attualmente in vigore, prevede l'estensione alle strade di interesse nazionale, non comprese nella rete stradale trans-europea, già a partire dal primo gennaio 2016, termine poi prorogato al primo gennaio 2019. Lo stesso decreto, inoltre, prevede che dal 2020 le regioni dettino la disciplina sull'applicabilità della direttiva a livello locale. A motivo della suddetta proroga non esistono ancora esperienze cui poter fare riferimento, se non alcuni isolati studi, pertanto, non si è in grado al momento di valutare appieno la portata dell'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva ad una rete vasta, fino al livello locale, anche se circoscritta alla rete extraurbana. Si può evidenziare, comunque, che l'applicazione della direttiva comporterà una consistente attività preventiva di analisi e valutazione,

di esami di progetti e, successivamente, di controllo ed ispezione, per far fronte alla quale sarà necessario prevedere risorse adeguate, sia umane che economiche.

Con riferimento alle previsioni relative alla progettazione e alla manutenzione della segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale, per una migliore riconoscibilità da parte dell'utente e per facilitare l'introduzione di sistemi di mobilità connessa e automatizzata, non si può che concordare su questo specifico richiamo, considerato che la segnaletica costituisce il modo attraverso cui la strada "comunica" con l'utente, di conseguenza, più "il messaggio è chiaro", più la guida diventa sicura. Sul punto, si segnala che la Regione Emilia-Romagna ha approvato con la delibera della Giunta regionale n. 1643 del 18/11/2013, le Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale. Le Linee guida trattano la segnaletica verticale prevista nel Regolamento del Codice della strada (DPR n. 495 del 16.12.1992 e s. m. ed i., Titolo II, capo II, § 3, artt. dal 77 al 136), riportando le caratteristiche previste dal Codice e fornendo soluzioni univoche nei casi di differenti interpretazioni operative. Si ritiene auspicabile l'adozione di analoga iniziativa anche a livello nazionale.

Relativamente alla previsione della obbligatorietà della considerazione sistematica degli utenti della strada vulnerabili in tutte le procedure di gestione della sicurezza stradale, si concorda pienamente anche con questa innovazione, considerato che ciclisti, pedoni e motociclisti sono gli utenti che subiscono effetti più gravi dall'incidentalità sulle strade, evidenziando al contempo gli ulteriori adempimenti che discenderanno dall'attuazione di questo obbligo.

In conclusione, non si rilevano necessità di modifiche puntuali al testo della proposta di direttiva, ma si evidenzia una criticità per la sua eventuale futura applicazione collegata alla scarsità di risorse attualmente a disposizione rispetto alla mole di attività prevista e agli interventi conseguenti.

Con riferimento alla **proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete trans-europea dei trasporti - COM (2018) 277 final del 17 maggio 2018**, si esprimono le seguenti considerazioni:

in linea generale, si condividono le finalità della proposta di regolamento e in particolare l'obiettivo di velocizzare le procedure autorizzative e regolamentare i rapporti in caso di progetti transfrontalieri. Si segnalano, tuttavia, alcune perplessità legate, da un lato, alla previsione di un'unica Autorità competente al rilascio delle autorizzazioni e al suo ruolo, e, dall'altro, alle tempistiche molto ristrette per il rilascio delle autorizzazioni stesse che la proposta di regolamento intende introdurre.

Si rileva, infatti, che l'allocazione della competenza al rilascio di tutte le autorizzazioni, comprese quelle legate ai vincoli ambientali, paesaggistici e territoriali, presso un'unica Autorità non tiene conto del fatto che la legislazione nazionale e regionale vigente attribuisce tale competenza a diversi soggetti, sia a livello nazionale che locale. Inoltre, si ritiene che la tempistica prevista dalla proposta di regolamento per l'approvazione dei progetti non tenga adeguatamente conto delle interlocuzioni con i diversi livelli territoriali e, conseguentemente, delle differenti autorità locali competenti, coinvolte nella realizzazione di una tratta della rete Ten-T. Si ricorda, infatti, che la definitiva approvazione del regolamento nell'attuale formulazione implicherebbe il conseguente automatico adeguamento della legislazione interna alle prescrizioni dello stesso.

Alla luce della precedente considerazione, si segnala, quindi, che la scelta dello strumento giuridico del regolamento (che si applica direttamente senza margini di intervento per gli Stati membri), in

luogo di una direttiva (che consentirebbe invece agli stessi di tener conto in fase di recepimento della propria normativa interna e delle specificità territoriali, garantendo al contempo tempistiche più idonee per l'adeguamento dell'ordinamento interno) potrebbe risultare eccessivamente gravosa e impattante, stante, come detto, la diretta applicabilità dei regolamenti stessi.”.

*La Commissione esprime, per quanto di competenza, parere favorevole con 28 voti a favore (PD, Misto/Prodi), nessun contrario e 10 astenuti (LN, M5S, FI, Misto/Sassi) sul III Pacchetto mobilità pulita.*

**6718** - Progetto di legge d'iniziativa della Giunta recante: "Attuazione della sessione europea regionale 2018 - Abrogazioni e modifiche di leggi, regolamenti e singole disposizioni normative regionali". (Delibera di Giunta n. 969 del 25 06 18)  
*(Sede consultiva – parere alla Commissione Bilancio, Affari generali ed istituzionali)*

La presidente **RONTINI** introduce l'ultimo argomento all'ordine del giorno.

Il relatore **PRUCCOLI** illustra brevemente gli elementi sostanziali del provvedimento, annunciando che sono in fase di elaborazione alcuni emendamenti che verranno presentati in sede referente.

La consigliera **PRODI** dichiara, spiegandone le ragioni, che, assieme al collega Taruffi, voterà l'astensione sull'oggetto all'esame.

La presidente **RONTINI**, in assenza di altri interventi, pone in votazione il progetto di legge illustrato.

*La Commissione esprime parere favorevole con 21 voti a favore (PD), nessun contrario e 12 astenuti (LN, M5S, FI, SI, Misto).*

La seduta termina alle 15,25.

Approvato nella seduta del 18 ottobre 2018.

La segretaria  
*Samuela Fiorini*

La Presidente  
*Manuela Rontini*