



Processo verbale n. 27
Seduta del 13 luglio 2017

Il giorno 13 luglio 2017 alle ore 14,00 è convocata, con nota prot. n. AL.2017.34062 del 07/07/2017, 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	
ROTTINI 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
BIGNAMI Galeazzo	Componente	Forza Italia	2	assente
CAMPEDELLI Enrico	Componente	Partito Democratico	2	presente
FABBRI Alan	Componente	Lega Nord	1	assente
FOTI Tommaso	Componente	Fratelli d'Italia AN	1	assente
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
PICCININI Silvia	Componente	Movimento 5 Stelle	3	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	assente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Nord	1	assente
RANCAN Matteo	Componente	Lega Nord	1	assente
RAVAIOLI Valentina	Componente	Partito Democratico	2	presente
ROSSI Nadia	Componente	Partito Democratico	1	presente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico	2	presente
SASSI Gian Luca	Componente	Movimento 5 Stelle	2	presente
TARASCONI Katia	Componente	Partito Democratico	1	presente
TARUFFI Igor	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
TORRI Yuri	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
ZAPPATERRA Marcella	Componente	Partito Democratico	1	Presente

Sono presenti i consiglieri: Luciana SERRI in sostituzione di Giorgio PRUCCOLI, Giuseppe BOSCHINI.



Partecipano alla seduta: Attili Barbara (Direzione Generale Assemblea Legislativa Regionale), Alessandro Di Stefano (Resp. Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale), Giuliana Chiodini (Servizio viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua) Katia Raffaelli (Servizio tutela e risanamento acqua, aria e agenti fisici), Gian Marco Minardi (Servizio affari legislativi e aiuti di stato), Anna Greco (Direzione generale cura del territorio e dell'ambiente).

Presiede la seduta: Manuela RONTINI

Assiste la segretaria: Samuela Fiorini

Funzionario estensore: Vanessa Francescon

Il presidente **IOTTI** dichiara aperta la seduta alle ore 14,25.

- Approvazione del processo verbale n. 26 del 2017

La Commissione approva all'unanimità.

Il presidente **IOTTI**, in assenza di obiezioni, propone un'inversione dell'ordine del giorno e la trattazione preliminare degli atti comunitari del "Pacchetto attuazione strategia mobilità basse emissioni".

- 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 transazione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti COM(2017) 283 final del 31 5 2017 (Sede consultiva – parere alla Commissione Bilancio, Affari generali ed istituzionali)
- 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 5 2017 (Sede consultiva – parere alla Commissione Bilancio, Affari generali ed istituzionali)
- 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, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli COM(2017) 276 final del 31 5 2017 (Sede consultiva – parere alla Commissione Bilancio, Affari generali ed istituzionali)
- 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 5 2017 (Sede consultiva – parere alla Commissione Bilancio, Affari generali ed istituzionali)

Il presidente **IOTTI** cede la parola alla dottoressa Attili.

La dottoressa ATTILI svolge l'introduzione.

La dottoressa CHIODINI, l'arch. DI STEFANO e la dottoressa RAFFAELLI illustrano i contenuti degli atti in oggetto per la parte di rispettiva competenza.

Intervengono i consiglieri **BAGNARI, SASSI, MONTALTI, TARASCONI, PICCININI** e il presidente **IOTTI**.

Riprendono la parola l'arch. DI STEFANO e la dottoressa CHIODINI per rispondere alle questioni sollevate nel dibattito.

Il presidente **IOTTI**, in assenza di altri interventi, invita i commissari ad esprimersi sulla seguente bozza di parere relativa al pacchetto di provvedimenti discussi:

“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 - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti* – COM (2017) 283 del 31 maggio 2017, si formulano le seguenti osservazioni:

- In linea generale si esprime apprezzamento sulla strategia che emerge dalla Comunicazione in quanto gli obiettivi di ottimizzazione della mobilità, e soprattutto la definizione di una serie di azioni finalizzate ad un sistema di mobilità sempre più sostenibile, sono coerenti con la politica regionale di riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri gas climalteranti, così come emerge dalle analisi in corso finalizzate alla definizione della Strategia unitaria regionale di mitigazione e adattamento in elaborazione. Sistemi più intelligenti di gestione del traffico autostradale ed urbano, infatti, così come una maggiore manutenzione delle infrastrutture viarie e ferroviarie, sono fattori necessari che contribuiscono significativamente alla riduzione delle emissioni e ad una maggiore capacità di adattamento al cambiamento climatico dei territori.

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

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

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

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

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

- Si evidenzia, tuttavia, che l'effettiva implementazione di sistemi tariffari che tengano conto di questi aspetti comporta una modifica dell'apparato normativo nazionale in materia di determinazione delle tariffe autostradali e conseguentemente l'adeguamento delle concessioni autostradali in essere (oltre che in prospettiva quelle future), richiedendo quindi tempi consistenti, almeno decennali, per l'entrata a regime del nuovo sistema (passaggio dalla tassa sul veicolo al pedaggio), tanto più se verrà perseguito anche l'obiettivo, delineato in seconda fase dalla proposta di direttiva, di estendere il sistema di pedaggiamento a tutta la rete stradale, che comporta l'installazione diffusa di sistemi di telepedaggio. A quest'ultimo riguardo si evidenzia che i costi di tale infrastrutturazione sull'intera rete stradale nazionale sarebbero molto elevati.
- Si segnala, inoltre, che sarebbe necessario prevedere un tempo congruo per la completa entrata a regime del sistema di pedaggiamento, anche per consentire una riduzione graduale delle tasse annuali applicate agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci ed una conseguente compensazione dell'eventuale aumento degli oneri sostenuti dagli autotrasportatori a seguito dell'applicazione dei sistemi di tariffazione basati sulla distanza (diritti di utenza).
- Tali cambiamenti non possono essere attuati troppo repentinamente, soprattutto nelle attuali condizioni di mercato che l'autotrasporto italiano deve affrontare. È pertanto essenziale promuovere l'armonizzazione all'interno dell'Unione europea dei sistemi di pedaggiamento dell'autotrasporto affinché le imprese, che condividono pienamente l'obiettivo del rispetto dell'ambiente, siano accompagnate gradualmente verso questo processo di modernizzazione, e così da garantire che il rispetto delle regole di sicurezza, le condizioni lavorative e salariali e la tassazione siano le stesse per tutti i paesi dell'UE. Gli oneri stradali, fissati sulla base del costo locale dell'inquinamento e della congestione dovuti al traffico, devono essere trasparenti, proporzionati e non discriminatori, in particolare devono essere stabiliti: principi di tariffazione, metodi di calcolo, livelli massimi e valori unitari dei costi esterni, comuni, basati su metodi scientifici riconosciuti, nonché procedure di notifica e rendicontazione alla Commissione europea in materia di sistemi di pedaggio. L'applicazione trasparente, oltre ai benefici ambientali, potrebbe indurre un'ottimizzazione nel trasporto merci riducendo le corse a vuoto dei veicoli.
- Si segnalano, tuttavia, alcune perplessità sull'introduzione di questo sistema di pedaggiamento solo ad una parte della rete stradale. L'applicazione degli oneri maggiorati, infatti, potrebbe indurre l'utilizzo scorretto di tratti stradali paralleli e direttamente concorrenti da parte dei veicoli meno "virtuosi".
- Le misure proposte dovrebbero, inoltre, essere accompagnate da forme di incentivazione per i viaggi che comportano trasferimenti tra diversi modi di trasporto particolarmente costosi, come nel caso del trasporto strada-mare, nell'interesse della coesione territoriale, dell'accessibilità e della competitività delle regioni periferiche.
- Per quanto riguarda l'introduzione di oneri connessi alla congestione del traffico, che dovranno essere utilizzati per risolvere i problemi ad essa connessi (ad esempio favorendo soluzioni di trasporto alternative o eliminando la causa della criticità), si sottolinea l'importanza di prevedere che tali sovra-pedaggi siano chiaramente segnalati agli utenti, affinché gli stessi possano adeguare il proprio comportamento di viaggio, evitando i tratti stradali congestionati durante le ore di punta. Questa misura, infatti, garantirebbe vantaggi finanziari significativi anche agli autotrasportatori che potrebbero utilizzare i tratti stradali interessati al di fuori delle ore di punta, contribuendo a ridurre la congestione.
- In termini generali, si ritiene di dover segnalare che il nuovo sistema proposto, pur essendo non discriminatorio a livello teorico, rischia di fatto di impattare negativamente sulla competitività del sistema di autotrasporto italiano. Stimiamo, infatti, che questo sistema potrebbe aumentare i costi di trasporto di almeno il 2%; costi che non potranno essere automaticamente "scaricati" sui committenti del servizio di trasporto, considerato che questi ultimi potrebbero essere indotti ad

utilizzare sempre di più vettori provenienti da altri Stati in cui sia il costo del carburante che il costo del lavoro sono nettamente inferiori a quello italiano. Si evidenzia, sul punto, che queste due tipologie di costi rappresentano il 70% del costo totale di una impresa di autotrasporto. Sarà quindi necessario, onde evitare tali conseguenze, pensare a modalità di compensazione dell'aumento del costo dovuto al nuovo sistema di pedaggio, o parte di esso, con riduzioni fiscali compensative, con il conseguente rischio di gravare sulle finanze statali e contraddire le finalità delle proposte di direttiva che si pongono l'obiettivo di garantire un trattamento equo per gli utenti, oltre al finanziamento sostenibile delle infrastrutture.

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

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

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

Con riferimento alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi – COM (2017) 279 final del 31 maggio 2017, si formulano le seguenti osservazioni:

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

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

La commissione Territorio Ambiente Mobilità esprime, per quanto di competenza, parere favorevole sul "Pacchetto attuazione strategia mobilità basse emissioni" (COM2017) 283, 275, 276, 279, con 27 voti a favore (PD, SI, Misto), nessun contrario e 9 astenuti (LN, M5S).

4865 - Progetto di legge d'iniziativa della Giunta recante: "Disposizioni collegate alla legge di assestamento e prima variazione generale al Bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna 2017-2019" (Delibera di Giunta n. 876 del 16 06 17).

(Relatore consigliere Giuseppe Boschini – relatore di minoranza consigliere Stefano Bargi)

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

4866 - Progetto di legge d'iniziativa della Giunta recante: "Assestamento e prima variazione generale al Bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna 2017-2019" (Delibera di Giunta n. 877 del 16 06 17).

(Relatore consigliere Giuseppe Boschini – relatore di minoranza consigliere Stefano Bargi)

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

La presidente **RONTINI** apre la trattazione sugli ultimi due punti all'ordine del giorno, su cui la Commissione deve esprimere un parere alla Commissione I referente.

Il relatore **BOSCHINI** illustra gli aspetti principali di entrambi i provvedimenti.

Il dottor MINARDI illustra la parte di sua pertinenza.

Intervengono a più riprese il consigliere **SASSI** e la presidente **RONTINI**.

Prendono la parola i consiglieri **PICCININI** e **BAGNARI**.

Rispondono il relatore **BOSCHINI** e la dottoressa GRECO.

La consigliera **PICCININI** chiede ulteriori chiarimenti.

Rispondono il relatore **BOSCHINI** e la dottoressa GRECO.

Replica la consigliera **PICCININI**.

La presidente **RONTINI**, in assenza di altri interventi, pone in votazione i provvedimenti.

Con separate votazioni di identico esito, la Commissione esprime parere favorevole con 30 voti favorevoli (PD, Misto), 2 contrari (LN) e 5 astenuti (M5S) sugli oggetti nn. 4865 e 4866.

La presidente **RONTINI** comunica ai commissari che la settimana prossima si svolgerà una seduta congiunta con la Commissione II. Quindi, dichiara chiusa la seduta.

La seduta termina alle ore 16,10.

Approvato nella seduta del 7 settembre 2017.

La segretaria
Samuela Fiorini

Il Presidente
Massimo Iotti

La Presidente
Manuela Rontini