

Verbale n. 11

Seduta del 29 marzo 2012

Il giorno giovedì 29 marzo 2012 alle ore 10.00 si è riunita presso la sede dell'Assemblea Legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio Ambiente Mobilità, convocata con nota Prot. n. 11490 del 22/03/2012.

Partecipano alla seduta i Commissari:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
ZOFFOLI Damiano	Presidente	Partito Democratico	5	<u>presente</u>
BERNARDINI Manes	Vicepresidente	Lega Nord Padania Emilia e Romagna	4	<u>assente</u>
MARANI Paola	Vicepresidente	Partito Democratico	4	<u>assente</u>
ALESSANDRINI Tiziano	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>
BARTOLINI Luca	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	1	<u>presente</u>
BAZZONI Gianguido	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	2	<u>presente</u>
BIGNAMI Galeazzo	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	4	<u>assente</u>
CASADEI Thomas	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>
DONINI Monica	Componente	Federazione Della Sinistra	2	<u>presente</u>
FAVIA Giovanni	Componente	Movimento 5 Stelle Beppegrillo.it	2	<u>assente</u>
FERRARI Gabriele	Componente	Partito Democratico	5	<u>presente</u>
FILIPPI Fabio	Componente	PDL- Popolo Della Libertà	4	<u>assente</u>
MANDINI Sandro	Componente	Italia Dei Valori	3	<u>assente</u>
MAZZOTTI Mario	Componente	Partito Democratico	2	<u>assente</u>
MEO Gabriella	Componente	Sinistra Ecologia e Libertà – Idee Verdi	2	<u>assente</u>
MORI Roberta	Componente	Partito Democratico	2	<u>presente</u>
NOE' Silvia	Componente	UDC- Unione Di Centro	1	<u>assente</u>
PARIANI Anna	Componente	Partito Democratico	2	<u>assente</u>
RIVA Matteo	Componente	Misto	1	<u>assente</u>

Sono presenti i consiglieri: Palma COSTI in sostituzione di MARANI; DEFRAnceschi in sostituzione di FAVIA.

Hanno partecipato ai lavori della Commissione: A. Di Stefano (Resp. Serv. Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale); P. Ferrecchi (Dir. Gen. Reti infrastrutturali, logistica e sistemi mobilità); B. Attili, C. Odone, M. Bernardi (Serv. Legislativo e qualità della legislazione); E. Bastianin (Serv. Affari legislativi e qualità dei processi normativi); J. Frenquellucci (Serv. Informazione e comunicazione istituzionale).

Presiede la seduta: Damiano Zoffoli

Assiste la Segretaria: Samuela Fiorini

Resocontista: Antonella Agostini

Il presidente **ZOFFOLI** dichiara aperta la seduta alle ore 10.20.

Sono presenti i consiglieri: Alessandrini, Bartolini, Bazzoni, Casadei, Costi, Donini, Defranceschi, Ferrari, Mori e Zoffoli.

2466 - Relazione per la sessione comunitaria dell'Assemblea legislativa per l'anno 2012, ai sensi dell'art. 5 della L.R. n. 16/2008.
(Sede consultiva – Parere alla Commissione referente Bilancio, Affari generali ed istituzionali)

Il presidente **ZOFFOLI** dà inizio al lavoro per la sessione comunitaria 2012 spiegando che la seduta odierna servirà soprattutto per un'illustrazione degli atti di competenza della Commissione per il corrente anno, mentre nella successiva dovrà essere espresso il parere in sede consultiva. I pareri in consultiva di questa e delle altre commissioni saranno oggetto di relazione da parte della commissione referente – Bilancio, Affari generali ed istituzionali – all'Assemblea, che si riunirà il 23 aprile prossimo per l'esame della relazione e per deliberare la risoluzione sulla sessione comunitaria. Fa presente che è stato trasmesso a tutti i commissari un documento di lavoro predisposto da un gruppo tecnico, che ringrazia per l'eccellente sintesi, composto da tre atti importanti: la delibera di Giunta di approvazione del rapporto conoscitivo per la sessione comunitaria dell'Assemblea per il 2012 ai sensi dell' art. 5 della l.r. 16/2008; il programma di lavoro della Commissione europea per il 2012; la relazione sullo stato di conformità al diritto comunitario dell'ordinamento regionale (anno 2011). Viene affrontata sia la fase ascendente, cioè di costruzione delle leggi europee, che la fase discendente, cioè il lavoro di recepimento degli indirizzi e direttive comunitarie. Sulla base di questi documenti, oggi verranno approfonditi i temi dei trasporti e dell'ambiente con un focus particolare su due indicazioni che sono contenute nel programma di lavoro della Commissione europea che sono il VII Programma di azione ambientale e la revisione della Direttiva VIA. Sono presenti per l'illustrazione l'ingegner Ferrecchi direttore generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità e l'arch. Di Stefano responsabile del Servizio Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale per l'illustrazione.

L'ing. **FERRECCHI** direttore generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità ricorda che c'è stata di recente l'occasione di riferire di alcuni aspetti d'indirizzo e principi generali sulle politiche europee dei trasporti e quindi potrà essere sintetico nell'illustrazione del documento. Il primo elemento è la creazione, a livello europeo, di un mercato unico dei trasporti che consenta di sviluppare una mobilità competitiva, sicura e rispettosa dell'ambiente. In queste affermazioni c'è il tema della mobilità sostenibile, che è uno degli aspetti essenziali dello sviluppo della mobilità. In particolare, i quattro indirizzi fondamentali richiamati a livello europeo sono: l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti; la sicurezza (con l'obiettivo di un ulteriore dimezzamento dei morti al 2020); l'integrazione con la politica energetica (in particolare la politica 20-20-20); la de carbonizzazione dei trasporti. Uno dei testi essenziali rispetto alle politiche dei trasporti è rappresentato dal *Libro bianco dei trasporti* : una tabella di marcia

verso uno spazio unico europeo dei trasporti, per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile. Mette in evidenza, in particolare: il tema dell'integrazione tra tutti i livelli istituzionali coinvolti nelle politiche europee, nazionali e locali, perché è necessaria la coerenza tra i diversi livelli di pianificazione e l'attenzione alla ricerca tecnologica e all'innovazione, aspetti specifici di richiamo del *Libro bianco*. Si tratta di temi interessanti per il settore dei trasporti e, al riguardo, evidenzia la possibilità di creazione di veicoli puliti e a bassa rumorosità per tutte le modalità di trasporto, con la prospettiva di sviluppare combustibili alternativi, al fine di ridurre l'impatto ambientale e la necessità di definire sistemi d'informazione per il trasporto pubblico di tariffazione e pedaggiamento efficienti, soprattutto in relazione alle aree urbane. Un altro aspetto richiamato dal *Libro bianco* è quello legato alle reti TEN-T che devono garantire un'adeguata accessibilità e coesione a livello europeo, che si sviluppino nella rete *core* cioè nella rete principale che garantisce l'accessibilità sulle direttrici principali e, nella rete complementare, la connettività a tutto il territorio. Evidenzia che, nella recente revisione che è stata fatta nelle reti TEN-T, in Emilia-Romagna, oltre ai corridoi precedentemente già presenti - corridoio 1 Berlino-Palermo che attraversa l'Emilia-Romagna da nord a sud con una diramazione verso Milano - si aggiunge anche il corridoio Adriatico-Baltico che da Danzica si fermava a Vienna (corridoio 23) e che ora prosegue fino a Ravenna e Bologna. Questi sono gli aspetti essenziali dell'indirizzo europeo: nella pianificazione regionale molti di questi aspetti sono stati sottolineati come strategie anche riprese dalla previsione del piano dei trasporti che è in discussione e recupera parte di queste attività.

Sull'attività di settore richiama brevemente alcuni aspetti che sono coerenti con le strategie europee: l'integrazione tariffaria (in Emilia-Romagna c'è un progetto di tariffazione regionale "*Mi Muovo*" con la tecnologia STIMER); rinnovo dei veicoli circolanti (l'Emilia-Romagna in relazione anche agli accordi per la qualità dell'aria ha cofinanziato la riconversione di più di 20 mila veicoli da benzina a metano e GPL); l'incentivazione dell'uso dei veicoli elettrici (c'è un piano regionale di realizzazione di infrastrutture per la ricarica elettrica, caso unico a livello nazionale di diffusione su più città del sistema di ricarica interoperabile. In questo momento molte città hanno già avuto l'installazione delle colonnine e la produzione industriale dei primi veicoli elettrici è partita e quindi già alcuni veicoli sono disponibili sul mercato). Rispetto al trasporto pubblico il richiamo va ad un'azione di rinnovo dei veicoli ferroviari e all'intermodalità promossa a livello di stazioni; il tema della sicurezza stradale (al 2010 era previsto il dimezzamento dei morti e questo risultato è stato raggiunto, ma al 2020 occorre raggiungere un ulteriore dimezzamento).

Il presidente **ZOFFOLI** dà la parola all'arch. Di Stefano per la parte relativa all'ambiente.

L'arch. **DI STEFANO** precisa di aver consegnato ai commissari due documenti europei, uno dei quali è la "Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" che è la declinazione, nelle materie ambientali e negli

intrecci con le altre tematiche della politica europea, del documento generale del programma di lavoro della Commissione per il 2012 verso il 2020.

Questo documento è basato essenzialmente sullo sviluppo ulteriore degli obiettivi principali contenuti nel VI Programma di protezione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Europa, che è stato aggiornato nel 2006. La Commissione europea ha preannunciato che presenterà entro la fine di quest'anno il VII Programma.

L'aspetto su cui si basa l'iniziativa europea è lo spostamento, per quanto possibile, verso la sostenibilità della produzione e del consumo in Europa. L'accento è posto, con grande attenzione, su questo elemento e quindi coinvolge non solo progetti tipo "*command & control*" sulle attività produttive, ma anche di cambiamento della cultura dei comportamenti di ogni singolo cittadino. Secondo le affermazioni base di questo documento oggi ci si trova di fronte ad una situazione di duplice sfida: favorire la crescita necessaria per sostenere l'occupazione e il benessere e contemporaneamente garantire che essa sia di qualità, per assicurare un futuro sostenibile. L'economia subirà una profonda trasformazione nei settori dell'energia, dell'industria, dell'agricoltura, della pesca e dei trasporti, ma altrettanto profonde trasformazioni saranno necessarie nel comportamento dei produttori e dei consumatori. Nel corso del ventesimo secolo l'impiego dei combustibili fossili nel mondo è cresciuto di 12 volte e il consumo di risorse materiali di 34 volte. In Europa, oggi, ogni cittadino consuma 16 tonnellate di materiali, 6 delle quali sono sprecate e la metà di queste finiscono in discarica. L'obiettivo che si pone l'Unione Europea, citando il *World Business Council for Sustainable Development*, è quello che entro il 2050 occorrerà moltiplicare l'efficienza delle risorse da 4 a 10 volte, con miglioramenti importanti entro il 2020. Questa trasformazione presuppone un quadro strategico che premi l'innovazione e l'efficienza delle risorse e che crei le condizioni per nuove opportunità economiche, per una maggiore sicurezza di approvvigionamento, grazie alla riprogettazione di prodotti, alla gestione sostenibile di risorse ambientali, alla promozione del riciclaggio e del riuso, alla sostituzione di materiali e al risparmio di risorse. Questi sono gli elementi che l'Unione Europea pone alla base del futuro piano di sviluppo. A questo riguardo evidenzia gli aspetti, i temi e gli elementi sui quali si svilupperà il futuro Piano europeo: rendere l'Europa efficiente nell'impiego delle risorse; trasformare l'economia sviluppando particolarmente i consumi e la produzione sostenibile; trasformare i rifiuti in una risorsa; sostenere la ricerca e l'innovazione; ridurre le sovvenzioni dannose per l'ambiente e promuovere prezzi determinati correttamente; capitali naturali e servizi eco sistemici (quindi il riconoscimento di servizi che l'ambiente e la natura forniscono alla società e ad ogni singolo cittadino per darne una corretta valutazione e un corretto sviluppo). Dà lettura, poi, dei sottocapitoli del documento: servizi ecosistemici, biodiversità, minerali e metalli, risorse idriche, aria, terre e suoli, risorse marine.

Elenca, inoltre, altri settori chiave di questo documento: affrontare il problema dell'alimentazione; migliorare gli edifici; assicurare una mobilità efficiente. Sottolinea l'importanza della tabella allegata al documento, che declina con molta precisione quali sono gli obiettivi che vanno perseguiti. Per quanto riguarda la riduzione dell'emissione dei gas serra, viene confermata la riduzione del 20% entro il 2020, con la specificazione che, ove le condizioni siano favorevoli,

bisogna raggiungere il 30% - vi sono paesi che il 20% di riduzione lo hanno già raggiunto - ma soprattutto si pone l'obiettivo di ridurre queste emissioni dell'80-95 % entro il 2050. Questo significa puntare moltissimo sulla ricerca e l'innovazione in grado di creare nuovi prodotti e nuovi mercati. In Italia ancora non si è raggiunto il 20%: i dati dell'Emilia-Romagna si possono trovare nel Piano energetico. Si sta migliorando ma si è ancora indietro. Fa un esempio: sul mantenimento della qualità dell'aria è noto che vi è una procedura d'infrazione europea contro le Regioni del bacino padano, perché vi sono ancora troppi superamenti di ossidi di azoto nelle PM10. Lo Stato e le Regioni padane hanno richiesto una proroga per consentire di fare interventi aggiuntivi rispetto a quelli ordinari. La proroga è stata concessa, ma l'impegno è quello di rispettare tutti gli obblighi che in quel documento sono indicati e sono interventi pesanti. Ad esempio, nelle zone dove vi sono questi superamenti non è possibile insediare nuove attività da cui possano derivare emissioni in atmosfera, a meno che il saldo di queste nuove emissioni non sia pari zero. Si tratta di uno degli elementi introdotti nella delibera che l'Assemblea regionale ha approvato sulla possibilità di localizzare gli impianti da fonti di energia rinnovabile, che sono le uniche che in questo momento si mettono in moto nelle aree in cui ci sono questi superamenti, che non è l'intera Pianura padana, ma buona parte.

E' stato consegnato anche un altro elemento per un approfondimento sulla VIA, rispetto alla quale questa Commissione ha recentemente approvato il testo del progetto di legge di riforma. L'Unione Europea, alla fine del 2011, ha approvato una nuova direttiva che fa un testo unico, coordinato con tutte le disposizioni, in materia di valutazione di impatto ambientale, che si ritrovano in diverse direttive emanate: la 337 del 1985, la 11 del 97, la 35 del 2003, la 4 del 2005, e altre. L'ultima è del 2009 e introduce l'obbligo di fare la procedura d'impatto ambientale per gli impianti di riduzione o confinamento della CO2. E' stata messa nel programma di lavoro una nuova direttiva europea, ma non c'è ancora un testo, il punto di riferimento è il documento consegnato ed è il rapporto fatto dalla Commissione europea sull'applicazione ed efficacia della direttiva VIA. In sintesi, il documento saluta con positività il fatto che in tutta Europa è stata introdotta una procedura completa di valutazione d'impatto ambientale e non vi sono più carenze o omissioni nei vari Stati membri. Un altro punto di forza è la partecipazione, che è stata formalmente prevista dappertutto, e che si è andata ampliando nel corso degli anni. Vi sono poi molti chiarimenti dati dalle sentenze della Corte di Giustizia europea, in particolare sulla tematica dello "spezzatino", cioè dividere progetti unitari in tanti piccoli progetti, in modo tale da evitare la procedura di VIA. Questo stesso documento, al terzo punto, individua i problemi e i possibili interventi di miglioramento. I problemi riguardano: la procedura di verifica di assoggettabilità; migliorare la qualità dell'informazione utilizzata nella documentazione relativa alla VIA; migliorare la qualità della procedura di VIA; individuare pratiche armonizzate per la partecipazione del pubblico tra i vari Stati membri e superare le difficoltà relative alle procedure di VIA transfrontaliere, dove si scontrano norme procedurali diverse tra i diversi Stati membri, quando il progetto è unitario e l'impatto è su entrambi gli Stati. Un altro problema è la barriera linguistica. Al riguardo fa l'esempio della procedura per un rigassificatore localizzato offshore in mare tra Trieste e la Slovenia dove uno dei problemi

principali era rendere accessibili le informazioni fornite: in italiano agli italiani, agli sloveni in sloveno. Sottolinea, infine, un altro aspetto su cui la Commissione europea punta molto, che è quello di migliorare il coordinamento tra VIA e altre direttive previste dalla normativa europea: VIA e IPPC (quella che in Italia si chiama valutazione integrata ambientale); VIA e biodiversità (cioè le direttive Habitat e Uccelli, quelle che individuano le aree SIC e ZPS); VIA e cambiamenti climatici. Questi sono i punti su cui la nuova direttiva tenterà di dettare norme omogenee. Ci si aspetta anche una definizione più stringente, una riduzione di margine di discrezionalità per i singoli Stati membri nella definizione dell'ambito di applicazione e del tipo di procedure. La direttiva europea sulla VIA dice semplicemente che deve essere assicurata l'informazione e la partecipazione, mentre nella nuova direttiva ci si aspetta che vengano definite le condizioni minime di informazione e partecipazione e i tempi minimi da rispettare in tutta Europa. Il testo dovrebbe essere pronto entro la fine dell'anno.

Escono i consiglieri Alessandrini e Casadei.

Il presidente **ZOFFOLI** osserva che si tratta di obiettivi chiari anche se complessi ed ambiziosi. Constatato che non vi sono richieste d'intervento per eventuali approfondimenti, informa i commissari che l'oggetto, per esprimere il parere in sede consultiva, sarà all'ordine del giorno della prossima seduta, che si svolgerà giovedì 5 aprile, insieme ad altri due oggetti: un parere su un atto della Giunta in materia di accreditamento dei soggetti preposti alla certificazione energetica degli edifici e una comunicazione dell'assessore Freda sul Piano di azione ambientale.

La seduta termina alle ore 10.55.

Approvato nella seduta del 26 aprile 2012.

La Segretaria
Samuela Fiorini

Il Presidente
Damiano Zoffoli