



**PROPOSTA DI DIRETTIVA, PROPOSTA DI REGOLAMENTO E COMUNICAZIONE
DELLA COMMISSIONE EUROPEA IN TEMA DI MOBILITÀ
“PACCHETTO TRASPORTI”**

POSIZIONE DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

Introduzione

Il presente documento è il frutto di una valutazione comune delle Regioni e delle Province autonome effettuata tenendo conto delle osservazioni formulate, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, della Legge 234 del 2012, dalle Regioni Abruzzo, Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano sui seguenti atti della Commissione Europea:

1. 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**;
2. Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle **misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti COM(2018)277**;
3. 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**.

Punto 1. Proposta di Direttiva

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**, si esprime condivisione piena dei contenuti e delle proposte, tutte tendenti al miglioramento della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ed a facilitare l'introduzione di sistemi di mobilità connessa e automatizzata. Si riconosce la conformità della proposta di direttiva ai principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Si può evidenziare, 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. Infatti, la programmazione degli interventi risulta più efficace se inserita in una visione complessiva, a livello di rete. A fini migliorativi della proposta di direttiva, si suggerisce di chiarire come si intenda effettuare concretamente la valutazione delle strade a livello di rete e quali possano essere le ricadute operative della valutazione.

Con riferimento alla proposta di estensione dell'ambito di applicazione della direttiva oltre la rete trans-europea 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, dal primo gennaio 2019. È previsto, inoltre, che dal 2020 le Regioni dettino la disciplina sull'applicabilità della direttiva a livello locale. 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 concorda con le 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, con particolare attenzione nei confronti degli utenti della strada vulnerabili, considerato che ciclisti, pedoni e motociclisti sono gli utenti che subiscono effetti più gravi dall'incidentalità sulle strade.

In conclusione, non si propongono 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 ed agli interventi conseguenti.

Punto 2. Proposta di Regolamento

Con riferimento alla Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla **razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti COM (2018)277** si esprime condivisione piena degli obiettivi di velocizzazione delle procedure amministrative e regolamentari in riferimento ai progetti transfrontalieri. In merito al principio di sussidiarietà, questo non appare adeguatamente soddisfatto in quanto il ruolo di un'unica Autorità competente al rilascio delle autorizzazioni, non tiene sufficientemente conto del fatto che la legislazione nazionale e regionale vigente in Italia attribuisce tale competenza a diversi soggetti, sia a livello nazionale che locale.

In relazione al principio di proporzionalità occorre rappresentare che la scelta dello strumento giuridico del regolamento - vista la diretta applicabilità dello stesso, ed il conseguente vincolo di non intervento per gli Stati membri - in luogo di una direttiva, che consentirebbe invece agli Stati di poter tenere adeguatamente conto, in fase di recepimento, della propria normativa interna e delle diverse specificità territoriali, potrebbe risultare eccessivamente gravosa e impattante, dando luogo ad una tempistica di recepimento reale non conforme tra gli Stati membri.

Obiettivo dell'atto regolatorio – direttamente applicabile in ciascuno Stato Membro - è accelerare la realizzazione delle infrastrutture programmate nella rete transeuropea dei trasporti, garantire la certezza delle procedure amministrative e dei finanziamenti, aumentare l'accesso alle informazioni.

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, alla definizione di una procedura integrata per il rilascio delle autorizzazioni nonché ai tempi previsti per l'iter ed alla integrazione di tutte le autorizzazioni in una "decisione globale".

In particolare si significa come l'assegnare carattere prioritario ai progetti Ten-T comporti al livello nazionale l'identificazione di tali opere come interventi strategici. L'Autorità unica, prevista dalla proposta in esame comporterebbe certamente uno strumento di snellimento delle procedure nonché uno strumento di garanzia fortemente potenziato rispetto alla trasparenza dell'iter amministrativo,

Tuttavia, l'ipotesi proposta dal regolamento relativamente all'istituzione di un soggetto unico autorizzativo competente per il rilascio dei "nulla osta", deve soffermarsi sull'impatto che essa avrebbe sul dettato costituzionale che determina l'assetto istituzionale ed amministrativo italiano, suddiviso in diversi livelli di governo con competenze specifiche chiaramente definite e profondamente vincolanti sui processi autorizzativi. Il dettato normativo contenuto nella proposta di regolamento in esame sembrerebbe porsi in contrasto con il sistema autorizzativo italiano caratterizzato per i diversi livelli di governance e di vincoli quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, quelli ambientali, paesaggistici, territoriali, di programmazione.

Inoltre la tempistica immaginata dall'iter autorizzativo, non tiene conto delle necessarie relazioni con il territorio e con le autorità competenti al fine di realizzare i progetti legati alla rete Ten – T.

La stessa procedura integrata per il rilascio delle autorizzazioni dovrebbe essere maggiormente dettagliata al fine di valutare gli effetti concreti e le relazioni col sistema normativo Italiano.

Si segnala, quindi, che la scelta dello strumento giuridico del regolamento, in luogo di una direttiva potrebbe risultare eccessivamente gravosa e impattante, stante, come detto, la diretta applicabilità dei regolamenti stessi.

Ciò non di meno, resta la possibilità di attivare la consulenza tecnica prevista all'art. 9 dello schema di regolamento, atteso che la rete centrale ha un orizzonte temporale al 2030 e la rete globale al 2050.

Di sicuro interesse è la possibilità di ottimizzare la progettazione attraverso il dibattito pubblico ed il maggior coinvolgimento delle popolazioni locali nella fase preliminare la definizione della fattibilità tecnico-economica del progetto e la possibilità di avere un luogo di confronto dove i diversi attori possano condividere dubbi ed opportunità.

Punto 3. Comunicazione

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**, in generale si concorda con la strategia di azione proposta e, in particolare, con l'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. Inoltre, si evidenzia che indirizzare le risorse a disposizione verso obiettivi integrati produce sinergie garantendo maggiormente il raggiungimento dei risultati.

In generale, si concorda con la strategia di azione proposta dalla Commissione europea e, in particolare, con l'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 ciclistica in sicurezza, nonché l'uso dei trasporti pubblici. Il principio di sostenibilità della mobilità, si coniuga con la richiesta di sicurezza, soprattutto nella dimensione urbana, dove gli incidenti rappresentano una percentuale purtroppo elevata. Con riferimento particolare all'ambito urbano, infatti, favorire la riqualificazione degli spazi pubblici all'interno di una revisione generale degli spazi urbani orientata alla mobilità sostenibile e condivisa, induce i cittadini ad un diverso stile di vita favorendo la scelta di modalità di mobilità alternativa all'auto privata. È necessario favorire un approccio integrato alla mobilità sostenibile 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 dalle Regioni Italiane. La tematica della sicurezza stradale è connessa ad ulteriori tematiche 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, il controllo tramite il potenziamento delle attrezzature a disposizione delle forze dell'ordine, formazione e della sensibilizzazione tra i conducenti professionisti, le politiche di sviluppo sostenibile del settore merci – ben rilevate nella Comunicazione – nonché la crescita dei settori industriali operanti nel settore, nella direzione del pacchetto in oggetto. Occorrerebbe anche incentivare le attività svolte dal mobility management che rappresentano un approccio strategico per la promozione delle politiche di mobilità sostenibile. Unitamente sarebbe opportuno cogliere l'opportunità di estendere l'attività di formazione dei tecnici in materia di pianificazione e progettazione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica e l'aggiornamento normativo del Codice della Strada e dei regolamenti attuativi.

Tutte queste opportunità, per poter essere colte ed attuate, necessitano di adeguati investimenti pubblici e di formazione trasversale.

Si evidenzia, inoltre, l'importanza del tema della sicurezza stradale come aspetto del più ampio tema della sicurezza sul lavoro, anche con riferimento al settore del trasporto merci. Si esprime perciò apprezzamento sulla strategia che emerge dalla Comunicazione, coerente 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. Si ritiene che anche l'automazione, insieme alle altre innovazioni, potrà contribuire a cambiare la natura del trasporto su strada.

Occorre 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 auspica, quindi, il coordinamento con una serie di altri aspetti collegati alla professione dell'autotrasportatore (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. Tutte queste interessanti opportunità, per poter essere colte e attuate, necessitano di adeguati investimenti pubblici e di formazione professionale per i piccoli autotrasportatori.

Roma, 22 novembre 2018

ALLEGATI

Osservazioni della **Regione Abruzzo**.

Osservazioni della **Regione Emilia-Romagna**.

Risoluzione del **Consiglio Regionale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia**.

Posizione tecnica di **Regione Liguria**.

Posizione della **Province autonome di Trento e Bolzano**



OSSERVAZIONI DELLA REGIONE ABRUZZO IN MERITO ALLA PROPOSTA DI
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla razionalizzazione
delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

(ai sensi dell'art. 24, comma 3, della Legge 234/2012)

La proposta di regolamento consente di introdurre nell'ordinamento giuridico dell'Unione Europea nuove disposizioni volte ad accelerare e armonizzare l'iter amministrativo connesso al rilascio delle autorizzazioni per l'attuazione dei progetti della rete centrale transeuropea "Core network".

Le procedure autorizzative e i rispettivi tempi incidono, in termini operativi, sia sul raggiungimento, entro il 2030, degli obiettivi di sostenibilità, attrattività e sicurezza dei sistemi di trasporto sia sotto il profilo economico in relazione all'impatto sul PIL derivante dagli investimenti necessari al completamento e al funzionamento della rete centrale.

A tale riguardo, si ritiene opportuno formulare specifiche osservazioni, allo scopo di contribuire, da una parte, alla massimizzazione dei benefici attesi dall'applicazione di quanto disposto nella proposta di regolamento in oggetto, dall'altra ad una piena conformità del progetto all'interesse nazionale.

Si propone di estendere l'ambito di applicazione del Regolamento UE anche alle parti della rete globale candidate ad essere classificate come rete centrale sulla base di quanto specificatamente disposto dall'art. 49 del Regolamento UE n. 1315/20153 o da altri documenti di indirizzo approvati dal Parlamento europeo.

Nel caso nazionale, considerati gli esiti della Risoluzione (P8_TA-PROV(2015)0383) del Parlamento europeo del 28 ottobre 2015 su una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (2014/2214(INI)) in relazione all'estensione dei Corridoi TEN-T, con esplicito riguardo al completamento del corridoio baltico-adriatico incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica, all'ampliamento nord-sud del corridoio scandinavo-mediterraneo, al migliore collegamento tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali e, in vista dell'attività di revisione del REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 inerente lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti, si propone al Governo nazionale di promuovere nell'ambito della partecipazione al processo di formazione degli atti dell'Unione europea l'estensione dell'applicazione del nuovo quadro normativo all'intera direttrice adriatica.

Ciò consentirebbe di potenziare i corridoi merci sulla fascia adriatica dell'Italia da nord a sud e lungo l'asse trasversale da est a ovest, superando gli attuali colli di bottiglia che non consentono di sfruttare la piena funzionalità e capacità delle infrastrutture esistenti.

La *ratio* della proposta scaturisce dall'esigenza di procedere al completamento funzionale dei corridoi già esistenti mediante il prolungamento da Ravenna a Brindisi del corridoio Baltico-Adriatico, l'estensione del corridoio scandinavo mediterraneo e una migliore connessione tra la penisola Iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali, così come stabilito dalla Risoluzione (P8_TA-PROV(2015)0383) del Parlamento europeo del 28 ottobre 2015 su una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (2014/2214(INI)), per realizzare progetti di interesse comune.

Se ciò non dovesse realizzarsi si avrebbero due diverse velocità di intervento interessanti una stessa direttrice, con conseguente impatto negativo sull'esercizio e sulla qualità del servizio ferroviario.



RELAZIONE

La rete transeuropea dei trasporti riguarda soltanto una parte delle reti di trasporto esistenti e pianificate. La rete TEN-T presenta una struttura a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Nel quadro del riesame della realizzazione della rete centrale entro il 2023, la Commissione dovrebbe valutare, in cooperazione con gli Stati membri interessati, se altre parti devono essere integrate nella rete.

La rete Ten-T, nello scenario attuale dell'Abruzzo, è specificata nelle mappe e negli elenchi di cui all'allegato I e alla parte 2 dell'allegato II del Regolamento 1315/2013, in cui risulta che **i nodi e gli archi** della rete infrastrutturale della regione **appartenenti alla rete globale** sono:

- la linea ferroviaria Adriatica (Bologna – Bari) nella tratta Foggia – Ancona (trasporto passeggeri e merci);
- la linea ferroviaria Pescara – Roma (trasporto passeggeri e merci);
- Autostrada A24 (Teramo – Roma) – A25 (Magliano dei Marsi – Pescara);
- Autostrada A14 (Bologna – Taranto), in cui la tratta Ancona – Pescara è rientrata nella rete globale come strada da adeguare;
- Interporto d'Abruzzo;
- Aeroporto Internazionale d'Abruzzo.

L'obiettivo è di integrare l'attuale configurazione dei corridoi della rete transeuropea dei trasporti con:

1. prolungamento nord – sud del corridoio scandinavo – mediterraneo al tratto Ancona – Pescara – Bari e del corridoio Baltico – Adriatico all'intero versante adriatico italiano;
2. diramazione del corridoio mediterraneo che realizzi la relazione tra la penisola iberica (Mediterraneo Occidentale), la Regione Lazio, la Regione Abruzzo (Mare Adriatico) e le Regioni dei Balcani (Croazia, Bosnia – Erzegovina, Montenegro, Albania, Slovenia, Grecia, Serbia fino a raggiungere la Romania).

Le autostrade A24 e A25, consentono il più veloce collegamento trasversale nel territorio nazionale e sono considerate opere strategiche per le finalità di protezione civile per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 ottobre 2003.

Con riferimento alla ferrovia Adriatica (Bologna – Ancona – Porto d'Ascoli – Pescara – Vasto S. Salvo – Bari), essa ha una lunghezza di 650 km e collega i principali centri abitati costieri, ad alta rilevanza turistica, localizzati lungo il versante adriatico. Una parte di essa, nello specifico, la tratta Foggia – Bari – Taranto già risulta appartenente al Core Corridor Scan – Med, mentre la tratta Foggia – Ancona risulta al momento classificata nella rete Comprehensive (globale).



RFI, sulla base di evidenti aspetti di continuità della direttrice adriatica oltre che in ragione dei collegamenti ai porti e terminali Core di Ancona, Bari e Taranto, ha richiesto al Coordinamento europeo del Core Corridor Scandinavo – Mediterraneo che la tratta Ancona – Foggia sia inclusa nel tracciato del corridoio in quanto necessaria per la piena funzionalità dello stesso.

La linea elettrificata, con scartamento di 1.435 mm, è a doppio binario per la quasi totalità della sua estensione, tranne nella tratta Termoli - Lesina, in cui l'infrastruttura diventa a semplice binario, costituendo un collo di bottiglia per l'intero corridoio ferroviario. La linea ferroviaria costituisce un importante corridoio merci, interessato da elevati flussi di traffico. Essa appartiene infatti alla rete fondamentale nazionale¹, è dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie ERTMS. Tra le opere in corso di realizzazione, dotate di copertura finanziaria, c'è la **velocizzazione dell'asse Bologna - Bari - Lecce**, che si sta ottenendo attraverso interventi puntuali², mirati anche al **potenziamento della modalità ferroviaria in termini di lunghezza dei moduli, sagoma e peso assiale**. In merito al trasporto delle merci, l'estensione del corridoio si concretizza quale **integrazione degli archi di connessione Bologna/Ancona – Pescara – Foggia/Bari/Taranto nella rete centrale**, al fine di poter includere nella rete centrale l'arco terrestre e marittimo come connessione dell'area evidenziata in figura 6 ai porti "Core" di Ravenna/Ancona e di Bari/Taranto.

Specificatamente, nell'Abruzzo costiero, si localizzano le attività a maggior incidenza industriale e turistica e la produttività degli impianti industriali tra i più grandi dell'Italia centrale, è legata ad un'infrastruttura adeguata alle più moderne esigenze richieste per il trasporto delle merci, affinché non si compromettano la competitività ed anche la convenienza nell'utilizzare il vettore ferroviario. L'importanza del corridoio merci, per lo sviluppo economico nazionale ed europeo, è comprovato anche dai programmi dalle istituzioni nazionali e gestori dell'infrastruttura, che **stanno realizzando la velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna – Lecce con interventi puntuali ed il potenziamento della linea in termini di lunghezza dei moduli, sagoma e peso assiale**.

L'integrazione del tratto Foggia – Ancona alla rete centrale contribuisce a conferire all'intera linea adriatica la stessa priorità di intervento, con conseguente ottimizzazione della capacità sulla stessa.

Infatti, così come ad oggi previsto dal Regolamento EU 1315/2013, **la ferrovia adriatica** risulta, in parte appartenente alla rete centrale e, in parte, a quella globale. Essa **attualmente presenta lungo il suo sviluppo, disomogeneità infrastrutturali e funzionali**, con una capacità che varia (treni/giorno), assumendo valori inferiori nel tratto abruzzese/molisano. La presenza di tale strozzatura ostacola il pieno sfruttamento della capacità sull'intera linea.

La proposta dell'Abruzzo è volta a superare le limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria adriatica per il trasporto merci.

I benefici attesi si manifestano attraverso l'incremento della capacità complessivamente disponibile sull'asse nord – sud, così come si rende possibile una redistribuzione e ad una ripartizione dei flussi merci, limitando il fenomeno di congestione e di concentrazione dei flussi

¹ Classificazione delle linee ferroviarie, riportata nel D.M. 18.8.2006 del Ministero dei Trasporti.

² Documento di economia e finanza 2015, Allegato "Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti", Ministero dell'Economia e delle Finanze.



nel corridoio tirrenico. In aggiunta, aumenta la quota di trasporto ferroviario delle merci, che in Italia, è ben al di sotto della media UE e dei principali Paesi europei³.

Per quanto concerne **l'alta velocità ferroviaria per il trasporto passeggeri**, l'Abruzzo ritiene indispensabile l'inclusione del tratto Bari – Pescara – Ancona – Bologna come elemento di connessione, da un lato, alla esistente rete dell'alta velocità, nei nodi di Bologna /Venezia e dall'altro ai nodi di Bari/Taranto. Ciò risulta indispensabile allo sviluppo economico e sostenibile delle aree che la “Direttrice Adriatica” attraversa, nonché al **soddisfacimento di esigenze di mobilità di elevata qualità per un territorio ad alta rilevanza turistica.**

Nella rete globale si trova anche la **linea ferroviaria Roma – Pescara** che necessita di **adeguamenti**, per consentire una competitiva connessione del versante adriatico all'esistente rete ad alta velocità Napoli – Roma – Bologna – Milano, che attualmente avviene prevalentemente con la modalità stradale, a causa delle scarse prestazioni consentite dall'infrastruttura ferroviaria. **La linea ferroviaria Roma – Pescara**, appartiene alla rete complementare secondaria⁵, è lunga 240 km, elettrificata a 3000 volt in corrente continua ed è attrezzata con il SCMT. La linea è a semplice binario tranne per il tratto da Roma a Lunghezza (15 km) in cui è a doppio binario.

L'Abruzzo ritiene pertanto indispensabile far riconoscere le proprie priorità in vista del riesame della Rete Centrale, previsto nel 2023 dalla Commissione Europea.

La proposta di includere nella rete centrale anche i collegamenti trasversali su ferro (ferrovia Roma – Pescara) e su gomma (A24 e A25) consiste nel realizzare un'opportunità di trasporto intermodale tra Stati membri e paesi vicini, con la diramazione del corridoio Mediterraneo verso l'Italia centrale ed i Balcani, in una visione di **completamento funzionale dei corridoi già esistenti.**

Si inseriscono così nuove linee marittime, tra la Spagna e i Balcani, **perseguendo un riequilibrio dei flussi merci marittimi nella direzione est – ovest**, con conseguente incremento di competitività dei porti mediterranei rispetto a quelli dell'Europa centro - settentrionale. La sezione trasversale più veloce di trasporto terrestre del corridoio è l'asse stradale E80 (Autostrada A24 – A25) che consente il collegamento tra il porto di Civitavecchia e il sistema porto di Ortona/Interporto d'Abruzzo, considerato come la porta di accesso verso l'est Europa. Infine si sottolinea che **riguardo le autostrade A24 e A 25 esse sono considerate opere strategiche per le finalita' di protezione civile per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 ottobre 2003.** L'Abruzzo, sede del miglior collegamento trasversale Adriatico – Tirreno su gomma **in quanto risulta essere il più veloce nel territorio nazionale.**

I vantaggi principali del transito dei flussi merci sul corridoio proposto risiedono nella riduzione dei tempi di percorrenza, dei costi del trasporto e delle esternalità, soprattutto in termini di emissioni di CO₂ rispetto al trasporto tutto stradale o ferroviario, nonché un incremento della sicurezza dei trasporti. Con lo sviluppo dell'intermodalità si ottiene il riequilibrio delle modalità a favore del trasporto ferroviario e marittimo. I modelli di sviluppo locale risulterebbero condizionati, migliorerebbero l'occupazione e la ricchezza dei territori interessati in sintonia con lo sviluppo ambientale sostenibile.

³ Fonte: Documento di Economia e Finanza 2015, Allegato “Programma delle infrastrutture strategiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”, Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Al Ministro per gli Affari Europei

Prof. Paolo Savona

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME 28 Set 2018 Prot. n. 4472/C3UE
--

Alla Conferenza delle regioni
e delle province autonome**Oggetto: Trasmissione osservazioni ai sensi della Legge 234/2012 (articolo 24, c. 3).**

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; 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 e 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, **trasmetto le osservazioni della Regione Emilia-Romagna approvate con Risoluzione della Commissione Bilancio Affari Generali ed Istituzionali (ogg. 7211).**

Distinti saluti

Stefano Bonaccini

Firmato digitalmente

PROGETTI DI LEGGE E DI REGOLAMENTO
ATTI E RELAZIONI DI COMPETENZA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

X LEGISLATURA

ASSEMBLEA LEGISLATIVA

I COMMISSIONE PERMANENTE
"BILANCIO AFFARI GENERALI ED ISTITUZIONALI"

RISOLUZIONE SULLA 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; SULLA 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 E SULLA 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. 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.

Approvata nella seduta del 24 settembre 2018

Oggetto 7211: Risoluzione sulla 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; sulla 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 e sulla 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. 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 delle politiche e del diritto dell'Unione europea, 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, 6, 7 e 7 bis;

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 legislativaogg. 6440 del 21 maggio 2018 recante "Sessione europea 2018 - Indirizzi relativi alla partecipazione della Regione Emilia - Romagna alla fase ascendente e discendente del diritto dell'Unione Europea", in particolare le lettere fff), ggg), hhh), III) e mmm);

vista la lettera della Presidente dell'Assemblea legislativa (prot. n. 40347 del 2 luglio 2018);

vista la 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;

vista la 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;

vista la 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;

vista la Risoluzione della I Commissione Bilancio, affari generali e istituzionaliogg. 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 istituzionaliogg. 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 172 del TFUE;

viste le relazioni elaborate dal Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge n. 234 del 2012, in merito 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 e 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, inoltrate dalla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome ai sensi dell'articolo 24, comma 2, della stessa legge;

visto il parere espresso dalla III Commissione Territorio, Ambiente e Mobilità nella seduta del 20 settembre 2018 (prot. n. 52459 del 21/9/2018).

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 III Pacchetto misure per la mobilità (COM (2018) 293 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 277 del 17 maggio 2018), fa parte degli atti segnalati nell'ambito della Sessione europea 2018, 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 già presentato due "pacchetti per la mobilità" rispettivamente a maggio e a novembre 2017 che definivano una serie di azioni e contenevano proposte legislative e iniziative finalizzate a garantire un'agevole transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti.

Considerato che questo terzo e ultimo pacchetto, "L'Europa in movimento", si attiene alla nuova strategia di politica industriale presentata a settembre 2017 e ha l'obiettivo di completare il processo che dovrebbe consentire all'Europa di beneficiare pienamente della modernizzazione della mobilità. La Comunicazione quadro, in particolare, stabilisce la strategia e definisce una serie di azioni cui si accompagnano proposte legislative dedicate.

Considerato che con riferimento al tema "Una mobilità sicura", la Commissione europea, in linea con le indicazioni della dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale di marzo 2017 in cui i governi degli Stati membri hanno assunto l'impegno di dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi nell'UE rispetto al valore di riferimento del 2020, presenta un quadro strategico per la sicurezza stradale per il decennio successivo al 2020, nonché interventi finalizzati ad accelerare la realizzazione della rete centrale trans-europea dei trasporti per conseguire una mobilità a basse emissioni.

Considerato che la maggior parte delle proposte legislative presentate dalla Commissione europea unitamente alla Comunicazione intervengono in materie di competenza statale, ad eccezione della proposta di direttiva e della proposta di regolamento che intervengono

in diversi settori in cui si intrecciano competenze dello Stato delle e delle Regioni, con conseguente potenziale impatto delle misure proposte sul territorio della Regione e sulle politiche regionali in materia di viabilità, mobilità sostenibile, ambiente ed energia.

Considerata, infine, l'opportunità di partecipare, già in fase ascendente, al processo decisionale dell'Unione europea e ai negoziati che seguiranno sulla comunicazione e sulle citate proposte legislative 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 L'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita, osservando quanto segue:

- in generale, si concorda con la strategia di azione proposta dalla Commissione europea e, in particolare, con l'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 39001, 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.

b) 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, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi punti c), d) ed e), osservando quanto segue:

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

d) 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;

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

- 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 trans-europea 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 novembre 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, Titolo II, capo II, paragrafo 3, articoli 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 dell'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 rileva la 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.

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

g) la base giuridica appare correttamente individuata nell'articolo 172 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

h) 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;

i) con riferimento al rispetto del principio di proporzionalità, come definito dall'articolo 5, paragrafo 4, del TUE, relativamente alla forma dell'azione dell'Unione europea, **si rileva** che la scelta dello strumento giuridico del regolamento (stante la diretta applicabilità dello stesso, che non lascia margini di intervento per gli Stati membri), in luogo di una direttiva (che consentirebbe invece agli Stati di poter tenere adeguatamente conto, in fase di recepimento, della propria normativa interna e delle diverse specificità territoriali, garantendo al contempo tempistiche più idonee per l'attuazione) potrebbe risultare eccessivamente gravosa e impattante;

j) per quanto attiene il merito della proposta di regolamento, osserva che:

- 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.

k) **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;

l) **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;

m) **impegna** la Giunta ad informare l'Assemblea legislativa sul seguito dato alle osservazioni della Regione Emilia-Romagna sul III Pacchetto di misure sulla mobilità UE (COM (2018) 293 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 277 del 17 maggio 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;

n) **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 24 settembre 2018



XII LEGISLATURA

IV COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, edilizia, espropriazione, pianificazione territoriale, viabilità, trasporti, porti e aeroporti civili, navigazione, protezione civile, energia, parchi e riserve naturali, caccia, pesca nelle acque interne, tutela dell'ambiente e del paesaggio, cave, miniere, acque minerali)

RISOLUZIONE n. 1

sulla 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

Osservazioni ai sensi del Protocollo n. 2 allegato al trattato sull'Unione europea e sul funzionamento dell'Unione europea, degli articoli 24, comma 3, e 25 della legge 234/2012 e degli articoli 170, comma 3 e 170 bis del regolamento interno del Consiglio regionale.

Approvata all'unanimità nella seduta del 16 ottobre 2018

Oggetto: Oggetto: Risoluzione sulla 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.

Osservazioni ai sensi del Protocollo n. 2 allegato al trattato sull'Unione europea e sul funzionamento dell'Unione europea, degli articoli 24, comma 3, e 25 della legge 234/2012 e degli articoli 170, comma 3 e 170 bis del regolamento interno del Consiglio regionale.

RISOLUZIONE

La IV Commissione del Consiglio della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia

VISTI

- L'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea e il Protocollo 2° allegato al Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea;
- l'articolo 117, quinto comma, della Costituzione;
- l'articolo 4, primo comma, n. 12), dello Statuto di autonomia, approvato con legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1;
- l'articolo 17, comma 4, della legge regionale 18 giugno 2007, n. 17;
- gli articoli 25 e 24, comma 3, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;
- gli articoli 170, comma 3, e 170 bis del Regolamento consiliare;

VISTA

- la 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;

CONSIDERATO CHE:

La Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla *razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti* - proposta di iniziativa della Commissione europea (CE) di cui alla Comunicazione COM(2018) 277 final del 17.5.2018 - si iscrive nel terzo pacchetto dell'iniziativa "L'Europa in movimento", con cui la Commissione europea detta "la strategia per una mobilità a basse emissioni e per favorire la transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti".

Secondo la Commissione, gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto, fra i quali il piano di investimenti per l'Europa (c.d. Piano Juncker), contribuiscono in maniera significativa a stimolare la crescita economica e potenziare gli investimenti nell'economia reale.

In particolare, si prevede che il completamento della rete centrale di reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) e dei suoi corridoi generi un'ulteriore aumento del PIL dell'Unione europea di 4 500 miliardi, pari all'1,8%, e porti alla creazione di 13 milioni di posti-anno entro il 2030. Gli investimenti stimati necessari al completamento della rete centrale TEN-T sono pari a circa 500 miliardi di EUR tra il 2021 e il 2030, e a circa 1 500 miliardi di EUR se si comprendono la rete globale TEN-T ed altri investimenti nei trasporti.

Ciò nonostante, ad avviso della CE, l'esperienza mostra che l'attuazione dei progetti della rete centrale TEN-T è influenzata dalla presenza di complesse procedure amministrative e dall'incertezza normativa, con un conseguente aggravio in termini di costi e ritardi.

Nelle intenzioni della Commissione la proposta di regolamento “mira a ridurre i ritardi che si verificano nell'attuazione dei progetti di infrastrutture TEN-T. Pone un limite massimo di tre anni per l'intera procedura delle autorizzazioni. Mira altresì a rendere più chiare le procedure che i promotori del progetto sono tenuti a seguire, in particolare in materia di rilascio delle autorizzazioni, appalti pubblici e altre procedure.”

Per far ciò, viene individuato un unico quadro di riferimento per i progetti transfrontalieri attuati da un organismo comune, che ha lo scopo fra l'altro di rafforzare il quadro di trasparenza, per il coinvolgimento dei cittadini e della società civile, nella pianificazione dei progetti TEN-T.

Sono attesi una serie di benefici che la relazione della Commissione elenca:

- ✓ risparmi in termini di tempo: si prevede che le procedure di rilascio delle autorizzazioni abbiano una durata massima di tre anni; ciò rappresenterebbe un miglioramento significativo rispetto alla situazione attuale;
- ✓ risparmi per gli utenti: oltre 5 miliardi di EUR di risparmi per gli utenti;
- ✓ investimenti: l'84% degli investimenti complessivi nella rete centrale TEN-T sarà mobilitato prima del 2025;
- ✓ riduzione degli effetti esterni dei trasporti: 700 milioni di EUR risparmiati in termini di emissioni di CO₂, di attenuazione dell'inquinamento acustico, dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico e di minor numero di incidenti. Si stima che la riduzione delle emissioni di CO₂ sarà di 2 686 mila tonnellate nel periodo 2018-2030;
- ✓ spese amministrative: risparmi netti di 150 milioni di EUR per i promotori dei progetti e le autorità pubbliche.

Pur condividendo le finalità delle proposta di regolamento, in termini di semplificazione, accelerazione e certezza delle procedure per progetti transfrontalieri,

SI OSSERVA:

La base giuridica della presente proposta viene individuata nell'articolo 172 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

L'art. 5 del TFUE prevede “1. La delimitazione delle competenze dell'Unione si fonda sul principio di attribuzione. L'esercizio delle competenze dell'Unione si fonda sui principi di sussidiarietà e proporzionalità. 2. In virtù del principio di attribuzione, l'Unione agisce esclusivamente nei limiti delle competenze che le sono attribuite dagli Stati membri nei trattati per realizzare gli obiettivi da questi stabiliti. Qualsiasi competenza non attribuita all'Unione nei trattati appartiene agli Stati membri. (..)”

Alla luce di detto principio, sorge il dubbio che il proposto regolamento, che riguarda procedure autorizzative che sottendono pareri e provvedimenti in materia ambientale, paesaggistica, di pianificazione territoriale e più ampiamente di governo del territorio, non rientri nella competenza legislativa demandata alla Commissione europea.

La Costituzione italiana riconduce tali materie alla competenza concorrente delle regioni ordinarie.

La Regione autonoma Friuli Venezia Giulia detiene, per effetto del proprio Statuto di autonomia la competenza esclusiva in materia urbanistica, che per costante giurisprudenza costituzionale, comprende anche la disciplina edilizia del territorio; pertanto, la Regione con proprie norme può dettare una disciplina vincolante per l'assetto del territorio.

Si evidenzia pertanto che la proposta di regolamento impatta sulla vigente legislazione regionale, che attribuisce la scelta della pianificazione territoriale prima e il rilascio delle conseguenti abilitazioni edilizie poi alle competenti autorità regionali e comunali, similmente a quanto avviene nei riguardi della

legislazione nazionale, per la quale i pareri a tutela del patrimonio ambientale e paesaggistico sono nel merito obbligatori e vincolanti.

Ne discende che la scelta dello strumento giuridico più idoneo alle finalità contenute nella proposta di regolamento in esame parrebbe essere quello della Direttiva, che lascia agli Stati membri la decisione sulle modalità di adeguamento dell'ordinamento interno e non il regolamento, che esplica efficacia diretta sulla legislazione nazionale e regionale.

SUL RISPETTO DEL PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETA' E PROPORZIONALITA'

Sulla base delle esposte considerazioni, in merito al principio di sussidiarietà, questo non appare adeguatamente soddisfatto in quanto il ruolo di un'unica Autorità competente al rilascio delle autorizzazioni, non tiene conto del fatto che la legislazione nazionale e regionale vigente in Italia attribuisce tale competenza agli enti territoriali.

In particolare in Friuli Venezia Giulia, ai sensi dell'art. 4, 1° comma, dello Statuto, tale disciplina è ascrivibile alla competenza esclusiva della Regione.

In relazione al principio di proporzionalità, la scelta dello strumento giuridico del regolamento - vista la diretta applicabilità dello stesso ed il conseguente vincolo di non intervento per gli Stati membri - in luogo di una direttiva, che consentirebbe invece agli Stati di poter tenere adeguatamente conto, in fase di recepimento, della propria normativa interna e delle diverse specificità territoriali, risulta eccessivamente gravosa e impattante.

Tanto premesso, in relazione al proposto regolamento, si ritiene comunque di formulare le seguenti

OSSERVAZIONI

1) in relazione all'art. 6, sarebbe opportuno inserire una previsione che richieda il coinvolgimento delle Regioni interessate dall'opera, sia durante la fase di **valutazione di compatibilità ex ante** del progetto, sia in sede di rilascio dell'autorizzazione finale;

2) definire alla lettera i) dell'art. 6, comma 7, le decisioni e i pareri necessari "delle competenti **autorità territoriali**, nazionali, regionali e locali" (Stato, Regioni e Comuni);

3) **distinguere** in apposita lettera "**le autorità** (*melius* territoriali)" dalle "parti interessate e portatori di interessi", genericamente accomunati nella stessa lettera ii) del comma 4, art. 7, che non tiene adeguatamente conto della differenza che sussiste tra le Enti territoriali, titolari dell'interesse generale e democraticamente eletti, e i portatori di interessi privati;

4) coinvolgere le autorità pubbliche territoriali nella procedura per il rilascio dei titoli autorizzativi, prevedendo **forme partecipative**, quali la Conferenza di servizi;

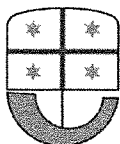
5) si chiede inoltre che sia specificamente prevista quantomeno l'**obbligatorietà** del rilascio dei pareri da parte delle competenti autorità territoriali, regionali e locali.

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 234/2012, 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 234/2014;

DISPONE l'invio della presente Risoluzione al Presidente della Regione per l'invio al Presidente del Consiglio dei Ministri o al Ministro per gli affari europei, dandone contestuale comunicazione alle Camere, alla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, della legge 234/2012;

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 234/2014 e, al fine di favorire la massima circolazione delle informazioni sulle attività di partecipazione alla fase ascendente, ai Parlamentari europei eletti in Friuli Venezia Giulia, al Network Sussidiarietà del Comitato delle Regioni dell'Unione europea e alla Conferenza delle Assemblee legislative regionali europee - CALRE.

Approvata all'unanimità nella seduta del 16 ottobre 2018, ai sensi degli articoli 170 e 170 bis del regolamento interno.



DIPARTIMENTO TERRITORIO AMBIENTE, INFRASTRUTTURE, TRASPORTI
VICE DIREZIONE TRASPORTI E INFRASTRUTTURE
SETTORE: INFRASTRUTTURE

REGIONE LIGURIA

Genova
Data: 27/08/2018
Protocollo n° NP/2018/20616
Allegati: 00

Coordinamento Tecnico IMGT
c.a. Prof. Giuseppe d'Angelo

Proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio COM(2018)277 del 17 maggio 2018 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

Posizione tecnica di Regione Liguria – Settore Infrastrutture.

Oggetto del presente *position paper* **di natura tecnica** elaborato da REGIONE LIGURIA¹ è la proposta di Regolamento del Parlamento e del Consiglio COM(2018)277 del 17 maggio 2018 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti di cui al Reg. (UE) 1315/2013.

Il MIT, con nota prot. 12895 del 10 agosto 2018 ha trasmesso al sistema delle Conferenze ed alle diverse DG del MIT la documentazione di riferimento chiedendo un riscontro entro il 27 agosto corrente anno.

Va precisato che la relazione ministeriale trasmessa alle camere del Parlamento della Repubblica con nota del 4 luglio 2018 ai sensi della L. 234/2012 sostituisce quella prodotta in data 27 giugno 2018 e 3 luglio 2018.

L'asciutta decisione assunta dal Bundestag il 5 luglio 2018 (documento del Consiglio n. 11313/18 del 20 luglio), ed [appositamente] trasmessa ai soggetti chiamati al pronunciamento dalla DG del MIT competente, esordisce contestando che la proposta violerebbe (*verletzt*) i principi di sussidiarietà e proporzionalità con riferimento all'art. 6 del secondo Protocollo del Trattato di Lisbona. In sostanza, la Germania obietta che un regolamento che mira ad uniformare tempistiche e procedure per il rilascio delle autorizzazioni necessarie alla realizzazione delle opere infrastrutturali che costituiscono i corridoi europei viola, in realtà, l'auto-organizzazione (auto-nomia) statale/nazionale. Lo stesso position paper tedesco sostiene che l'imposizione di una *einzigste zuständige Behörde* è illegittima ai sensi del diritto comunitario, e ritiene che lo stesso obiettivo di snellimento procedurale alla base della proposta possa essere raggiunto dai governi territoriali.

La relazione ministeriale, cui si rimanda per approfondimenti, esplicita che ad oggi non vi sono disposizioni specifiche armonizzate a livello comunitario in materia di rilascio delle autorizzazioni e procedure amministrative per i progetti rivolti alle reti transeuropee dei trasporti e che la proposta di Regolamento, descritta qui in termini non tecnico-burocratici, mira a:

- Garantire snellezza procedurale
- Garantire il rilascio dell'autorizzazione unica entro 3 anni

¹ E pertanto, stanti le scadenze agostane imposte, trasmesso senza aver avuto i tempi tecnici per una verifica dei contenuti col livello politico.

- Costituire uno Sportello Unico nazionale per le reti (SU-TENT)
- L'individuazione, in linea con la politica di cooperazione, di un "capofila" nel caso di progetti transfrontalieri attuati da enti congiunti, con l'applicazione delle leggi di uno dei paesi cointeressati anche per ogni singolo affidamento.

Il MIT, va detto, non condivide il *position paper* tedesco in relazione al principio di sussidiarietà e proporzionalità.

Tuttavia, il parere del MIT è ispirato a cautela e perplessità. E' comprensibile l'evidenziazione statale della complessità di un coinvolgimento plurilivello (verticale) e plurale (orizzontale) (dove lo svolgimento di iter analitici ed autorizzativi nel livello sussidiariamente più vicino all'opera permette un livello conoscitivo ed un processo di "avvicinamento all'opera" maggiormente sintonico con la realtà territoriale), ma è evidente che manca l'intendimento di ridefinire gli ambiti di potestà, di sperimentare l'applicazione di una autonomia aumentata ai sensi dell'art. 116 Cost. e, nelle more di questa ed in ogni caso, di rimettere in discussione gli spazi della reciproca concorrenza ai sensi dell'art. 117 Cost.


Ovvero, sia che il MIT ritenga di aderire successivamente alla vigorosa linea Tedesca sia che intenda procedere nella logica della negoziazione, resta fondamentale che esso non annacqui non già la proposta ma il suo spirito. Ovvero, ancora, occorre che il MIT proponga strumenti che non esorbitino dalle potestà degli interventi comunitari ma rispondano alle medesime sacrosante esigenze sollevate dalla proposta.

Il Ministero ad avviso di chi scrive dovrebbe:

- 1) promuovere l'inserimento di norme eccezionali in materia di reti TEN-T nel Codice dei Contratti Pubblici, che evidenzia a due anni dalla sua approvazione, limiti conclamati di eccesso di regolazione (da rigore a rigidità);
- 2) nell'ottica di valutare l'attuazione della proposta, art. 5 c.1, prevedere la centralità, in materia di valutazioni ambientali, dell'ente regionale, imponendo alla stessa un termine semplificato e ridotto per il rilascio di un parere (chiaro: nel rispetto della giurisprudenza nazionale, un parere che sia o evidentemente positivo salvo limitate prescrizioni/raccomandazioni, o negativo e non già, come accade, positivo ma di fatto stravolgente in ragione della quantità e del rilievo delle osservazioni prescrittive);
- 3) assegnare a quel parere il carattere dell'unicità (una sola valutazione ambientale, e solo sul livello di progetto corrispondente al "definitivo") e dell'unitarietà (sul modello dell'AIA);
- 4) far convergere in chiave endoprocedimentale sul modello della Conferenza di Servizi all'ente regionale i pareri, nulla-osta, autorizzazioni necessari al rilascio dell'AII (Autorizzazione Integrata per le Infrastrutture);
- 5) promuovere per la gestione di appalti transfrontalieri la costituzione di GECT sulla base della *best practice* rappresentata dal GECT Ospedale di Cerdanya tra Francia e Spagna o, in chiave di corridoio, il Rhine-Alpine EGTC;
- 6) mantenere a sé il livello di coordinamento e monitoraggio che la relazione ministeriale vorrebbe assegnare allo Sportello Unico;
- 7) stabilire il principio di una prevalenza finalistica (obiettivo dell'*opera* infrastrutturale è il suo *opus esse*, il suo essere necessaria) nell'ambito delle pesature dei sub-pareri che concorreranno, da più enti e livelli, a formare il parere unico di cui al punto 3).

La sintesi delle interlocuzioni tra SM e Commissione in data 11 e 16 luglio dimostrano la "resistenza" della Commissione stessa ad obiezioni finalizzate alla conservazione dello status quo.

E' quindi funzionale al raggiungimento della realizzazione della rete TEN-T, ed anche allo svolgimento del dibattito con le istituzioni comunitarie, l'approntamento di misure coerenti e straordinarie.


 IL FUNZIONARIO
 Dr. Jacopo Riccardi



Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI REGIONALI
E LE AUTONOMIE

Ufficio per il coordinamento delle attività della segreteria
della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato,
le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano
Servizio III - Attività produttive, Infrastrutture
e Innovazione tecnologica

Codice sito: 4.13/2018/40

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DAR 0011953 P-4.37.2.13
del 04/09/2018



20717145

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento per le politiche europee

- Gabinetto

info.politicheeuropee@pec.governo.it

- Ufficio legislativo

legislativo.affarieuropei@preconsiglio.gov.it

ROMA

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

- Gabinetto

ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

- Ufficio legislativo

ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it

ROMA

Al Presidente della Conferenza delle Regioni
e delle Province autonome

c/o CINSEDO

conferenza@pec.regioni.it

ROMA

Ai Presidenti delle Regioni e delle
Province autonome di Trento e Bolzano

(CSR pec lista 3)

LORO SEDI

Alla Regione Campania

Coordinatrice per le infrastrutture, la
mobilità e il governo del territorio

cap.gab@pec.regione.campania.it

ufficio.roma@pec.regione.campania.it

NAPOLI

Al Presidente dell'ANCI

mariagrazia.fusiello@pec.anci.it

ROMA

Al Presidente dell'UPI

upi@messaggipec.it

ROMA

MP
ALL



Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI REGIONALI
E LE AUTONOMIE

Ufficio per il coordinamento delle attività della segreteria
della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato,
le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano
Servizio III - Attività produttive, Infrastrutture
e Innovazione tecnologica

Oggetto: Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

Facendo seguito a quanto richiesto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti volta ad acquisire utili contributi in merito alla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, volto alla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti, si trasmettono le note della Provincia autonoma di Bolzano e della Provincia autonoma di Trento (All. 1e 2) con le quali si chiede che la formulazione dello schema di Regolamento in oggetto venga rivista per garantire il rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità e per assicurare la tutela delle competenze legislative ed amministrative di cui godono le Province autonome.

La documentazione è disponibile sul sito www.unificata.it.

Il Direttore dell'Ufficio
Cons. Adriana Piccolo



Prot. 557392

Bolzano, 29. 08. 18

Preg.mo Signor
Cons. Antonio Naddeo
Capo Dipartimento per gli Affari regionali e le
autonomie

affariregionali@pec.governo.it
segreteriacapodipartimento.affariregionali@governo.it

Preg.mo Signor
Dott. Stefano Bonaccini
Presidente della Conferenza delle regioni e
delle Province autonome
conferenza@regioni.it

Preg.mo Signor
Assessore Fulvio Bonavitacola
Coordinatore della Commissione
Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio
assessore.bonavitacola@regione.campania.it

E p.c.

Preg.mo Sig.
Dott. Ugo Rossi
Presidente della Provincia autonoma di Trento
presidente@provincia.tn.it

Dott.ssa Katharina Tasser
Direttrice dell'ufficio di Roma
ufficiodiroma@provincia.bz.it

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti

Con riferimento alla nota del Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie prot. DAR 0011280 del 20 agosto 2018, di pari oggetto, desidero esprimere la mia condivisione di quanto affermato dal Presidente della Provincia autonoma di Trento con propria nota di data 24 agosto 2018, prot.485290.

Chiedo, quindi, che la formulazione dello schema di regolamento venga rivista per garantire il rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità e di conseguenza assicurare la tutela delle competenze legislative ed amministrative di cui godono le Province autonome in ambiti quali il governo del territorio, la pianificazione territoriale, i lavori pubblici e le valutazioni di compatibilità ambientale.

Mi è gradita l'occasione per porgere i più cordiali saluti

Il Presidente della Provincia

Arno Kompatscher


TRENTINO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

L'Assessore alle infrastrutture, ambiente e urbanistica

Via Vannetti, 32 – 38122 Trento

T +39 0461 493202

F +39 0461 493203

 pec ass.infrastruttureambiente@pec.provincia.tn.it

 @ ass.infrastruttureambiente@provincia.tn.it

 web www.provincia.tn.it

Spett.

Direzione Generale

 per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed i
 progetti internazionali

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

c.a. ing. Angela Schieda

angela.schieda@mit.gov.it

Preg.mo Signor

Ass. Fulvio Bonavitacola

 Coordinatore della Commissione infrastrutture della
 mobilità e territorio

 della Conferenza delle Regioni e Province
 autonome

assessore.bonavitacola@regione.campania.it
mariagrazia.rando@regione.campania.it

Preg.ma Signora

dott.ssa Marina Principe

 Segretario generale della Conferenza delle Regioni
 e delle Province autonome

conferenza@regioni.it

e, p.c.

Preg.mo Signor

dott. Florian Mussner

 Assessore all'Istruzione e alla cultura ladina, ai beni
 culturali e musei, alla viabilità e mobilità

florian.mussner@provincia.bz.it
i.mahiknecht@provincia.bz.it

 Trento, **24 AGO. 2018**

 Prot. n. A039/2018/ **485290 /1.10.**

Oggetto: Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

Con riferimento alla nota del Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie prot. DAR 0011280 del 20 agosto 2018, di pari oggetto, accompagnatoria della nota del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 10 agosto 2018, prot. n. 12895 e relativa documentazione allegata, si è con la presente ad esprimere una posizione critica con riferimento ad una serie di contenuti della proposta di Regolamento in questione, condividendo in termini generali la relazione di valutazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, inclusa nella precitata documentazione.

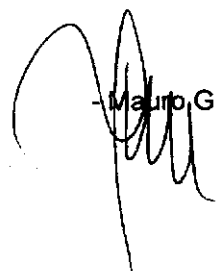
In particolare, si è dell'avviso che la semplificazione e l'accelerazione delle procedure di approvazione e di autorizzazione dei progetti infrastrutturali riferibili alla *Core Network* della Rete TEN-T e degli altri progetti di interesse comune, secondo quanto ipotizzato dallo schema di Regolamento in esame, nonché l'attrazione in un unico soggetto decisore competente per il rilascio delle autorizzazioni – anziché ad un soggetto o organismo unitario di coordinamento procedurale – abbiano ad impattare pesantemente sull'assetto multilivello di esercizio delle competenze statali, regionali e delle Province autonome, previsto a livello costituzionale e dagli Statuti speciali delle autonomie differenziate.

Si ritiene infatti che il governo del territorio, la pianificazione territoriale e le valutazioni di compatibilità ambientale rappresentino prerogative strutturali e coesenziali dello Stato e delle Istituzioni territoriali sopra richiamate, che non possono essere travolte dalla determinazione su scala europea delle priorità infrastrutturali e di sviluppo economico.

Una proposta regolamentare come quella avanzata dalla Commissione europea può essere vista positivamente quale atto normativo immediatamente cogente, funzionale alla razionalizzazione, all'armonizzazione e alla semplificazione del complesso delle procedure autorizzatorie riferite ai vari livelli istituzionali statali, regionali e degli enti locali, in ragione delle diversità ordinamentali e legislative che interessano le infrastrutture di rilievo internazionale o transfrontaliero: purché ciò non giunga al risultato di travolgere il ruolo fondamentale delle istituzioni territoriali chiamate ad esprimere le rispettive valutazioni e autorizzazioni, segnatamente a carattere ambientale, nel quadro della propria pianificazione territoriale. Non si ritiene infatti che l'attuale formulazione dello schema di Regolamento sia rispettosa dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, ove intenda conseguire non solo la semplificazione e la precisa temporizzazione procedimentale, ma anche centralizzare l'esercizio delle predette prerogative fondamentali in un unico organismo o in una soggettività sovranazionale.

Con nota a parte si segnalerà alla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome il nominativo del rappresentante tecnico della Provincia autonoma di Trento candidato a partecipare ai lavori preparatori di definizione della posizione italiana nell'ambito delle Conferenze interistituzionali delle Regioni e con lo Stato.

L'occasione è gradita per inviare un cordiale saluto.


- Mauro Gilmozzi -

FS