

---

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

---

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

IX LEGISLATURA

ASSEMBLEA LEGISLATIVA

OGGETTO 3680

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 "ENERGIA PULITA PER I TRASPORTI: UNA STRATEGIA EUROPEA IN MATERIA DI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI" COM(2013) 17 FINAL DEL 25 GENNAIO 2013 E SULLA PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI COM(2013) 18 FINAL DEL 25 GENNAIO 2013. OSSERVAZIONI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA AI SENSI DELL'ARTICOLO 24, COMMA 3, DELLA LEGGE N. 234 DEL 2012 ED ESAME DI SUSSIDIARIETÀ AI SENSI DEL PROTOCOLLO N. 2 ALLEGATO AL TRATTATO DI LISBONA.**

Approvata nella seduta del 5 marzo 2013

**OGGETTO:** Risoluzione sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni “Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi” COM(2013) 17 final del 25 gennaio 2013 e sulla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi COM(2013) 18 final del 25 gennaio 2013. Osservazioni della Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'articolo 24, comma 3, della legge n. 234 del 2012 ed esame di sussidiarietà ai sensi del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona.

## **RISOLUZIONE**

### **La Commissione I “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, in particolare gli articoli 3, 4, 6 e 7;

**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 sull'Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

**Vista** la Risoluzione dell'Assemblea legislativa n. 2615 del 23 aprile 2012 contenente "Sessione comunitaria 2012 - Indirizzi relativi alla partecipazione della Regione Emilia - Romagna alla fase ascendente e discendente del diritto dell'Unione Europea", in particolare le lettere i), j), k), o);

**Vista** la lettera del Presidente dell'Assemblea legislativa (prot. n. 5518 del 06 febbraio 2013);

**Viste** la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni “Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi” COM(2013) 17 final del 25 gennaio 2013 e la Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi COM(2013) 18 final del 25 gennaio 2013;

**Visti** gli articoli 90 e 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

**Visto** il parere reso dalle Commissioni Territorio, Ambiente, Mobilità e Politiche economiche nella seduta del 28 febbraio 2013 (prot. n. 9129 del 28 febbraio 2013);

**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;

**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 con le istituzioni europee, al comma 2, prevede 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 la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi" COM(2013) 17 final. del 25 gennaio 2013 e la Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi COM(2013) 18 final del 25 gennaio 2013 costituiscono il cd. "Pacchetto energia pulita per i trasporti" e fanno parte degli atti segnalati nell'ambito della Sessione comunitaria 2012, 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;

**Considerato** che l'Unione europea, nella definizione della sua politica energetica, ha individuato gli obiettivi in materia di competitività, sostenibilità e sicurezza degli approvvigionamenti, stabilendo che il mercato interno dell'energia dovrà essere completato nei prossimi anni, le fonti rinnovabili dovranno contribuire per il 20% al consumo finale di energia, le emissioni di gas a effetto serra dovranno diminuire del 20% e i guadagni di efficienza energetica dovranno consentire una riduzione del 20% del consumo di energia entro il 2020 e, per

quanto riguarda i combustibili fossili, in particolare gas e petrolio, ha previsto che l'Europa diventerà ancora più dipendente dalle importazioni mentre per quanto riguarda l'elettricità, la domanda è destinata ad aumentare in misura considerevole;

**Considerato** che, entro il 2050, l'Unione europea ha assunto inoltre l'impegno di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990 e che la Commissione europea ha esaminato le sfide da affrontare per conseguire l'obiettivo UE della decarbonizzazione nella "Tabella di marcia per l'energia 2050", rilevando che, nonostante la definizione di strategie e misure ambiziose per conseguire gli obiettivi in campo energetico per il 2020, tali indicazioni non saranno sufficienti a raggiungere l'obiettivo fissato per il 2050 ed evidenziando, quindi, la necessità di interventi urgenti che comporteranno cambiamenti di grande portata in vari settori tra cui quello dei trasporti;

**Considerato** che i trasporti sono attualmente responsabili di una quota pari al 32% del consumo finale di energia e sono il settore a crescita più rapida in termini di consumo energetico, nonché quello che dipende in misura maggiore dai combustibili fossili. **Considerato**, quindi, che definire una strategia europea in grado di migliorare l'efficienza energetica nel settore attraverso l'introduzione di sistemi avanzati di gestione del traffico in tutti i modi di trasporto, investimenti infrastrutturali e la creazione di uno spazio comune europeo dei trasporti per promuovere il trasporto multimodale, sistemi di tariffazione intelligente, norme di efficienza per tutti i veicoli utilizzabili nelle varie modalità di trasporto, nonché misure per promuovere l'innovazione dei veicoli è fondamentale, così come è necessario reimpostare una strategia di azione più a lungo termine, nuova e orientata in modo deciso al superamento delle problematiche, assai complesse, di questo settore, basata su un quadro normativo adeguato e più propizio agli investimenti;

**Considerata**, infine, l'opportunità di partecipare, già in fase ascendente, con la formulazione di osservazioni e l'attivazione di tutti gli strumenti a disposizione delle Regioni, al processo decisionale dell'Unione europea e ai negoziati che seguiranno sulla Comunicazione e sulla proposta di direttiva;

**con riferimento alla Comunicazione "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi" si esprime osservando quanto segue:**

a) nella Comunicazione "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi", la Commissione europea individua come uno dei fattori chiave per la riuscita della strategia Europa 2020, sviluppare possibili alternative all'uso del petrolio per la decarbonizzazione del settore dei trasporti e considera, quindi, necessario adottare adesso una strategia orientata in questo senso. La Commissione europea, per far ciò, parte dall'esame delle problematiche che incidono negativamente sulla possibilità di ricorrere a combustibili alternativi rispetto al petrolio (elettricità, idrogeno, gas naturale,

biocarburanti, GPL, GNL, GNC, GTL), ed evidenzia la necessità di intervenire per realizzare adeguate infrastrutture, interconnesse con reti intelligenti, definire specifiche tecniche comuni per le infrastrutture, i veicoli e i vettori energetici, prevedere adeguati finanziamenti a favore di ricerca e sviluppo, sostenere il settore manifatturiero per recuperare e rafforzare la competitività europea nel settore anche per la produzione di idrogeno da fonti rinnovabili e per lo stoccaggio dell'energia. Pur condividendo le finalità e gli obiettivi, però, non si può non **rilevare** che la Comunicazione parte dal presupposto, dandolo per acquisito, di una crescente domanda di energia nel settore dei trasporti incentrando, quindi, tutta la strategia sulla diffusione dell'utilizzo dei carburanti alternativi per porre fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti. Se la realizzazione di infrastrutture adeguate in grado di consentire l'impiego di carburanti alternativi, e tutto quanto indicato nella Comunicazione, sono certamente condizioni imprescindibili, tuttavia, se si vuole davvero conseguire l'obiettivo finale, **si segnala** che queste misure devono essere necessariamente affiancate anche da una forte azione volta a contribuire al cambiamento delle risposte da dare alla crescente domanda di mobilità e alla nascita di una nuova domanda di mobilità, più intelligente, sicura, efficiente e sostenibile, nella quale il trasporto pubblico, il trasporto ferroviario e l'integrazione tra le varie modalità di trasporto possano contribuire alla riduzione della domanda di energia. Domanda di energia che dovrà essere soddisfatta facendo sempre di più ricorso alle fonti rinnovabili, in coerenza con gli obiettivi, posti dall'Unione europea stessa nell'ambito della sua politica energetica. In questa ottica **si evidenzia**, a titolo di esempio concreto, la questione del trasporto e della distribuzione delle merci che nel nostro paese continua a privilegiare il trasporto su strada, meno efficiente e più impattante, rispetto a quello ferroviario, e al tema ancora non adeguatamente affrontato dello sviluppo di forme di trasporto intermodali e innovative.

**Relativamente alla Proposta di direttiva si esprime con riferimento agli aspetti di cui ai successivi punti b), c), d) ed e) rilevando quanto segue:**

b) la **base giuridica appare correttamente individuata** negli articoli 90 e 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

c) 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.**

d) con riferimento al principio di proporzionalità si segnala che dalle osservazioni sulla proposta di direttiva emerge che la previsione della dotazione minima di punti di ricarica per Stato membro di cui all'articolo 4 e specificata nell'Allegato II, **non sembra conforme al principio di proporzionalità**, nella misura in cui non garantisce al livello nazionale (centrale, regionale e locale) la massima possibilità di intervento. Il metodo utilizzato per stabilire la dotazione minima dei punti di ricarica per l'elettricità, infatti, impone agli Stati membri dotazioni minime da

conseguire entro precise scadenze temporali sulla base di un metodo che non sembra tener conto in modo adeguato della situazione di partenza di ciascuno Stato membro e, soprattutto, del contesto generale in cui questa strategia andrà ad incidere in prospettiva. Si ritiene dunque che sarebbe più opportuno e rispettoso del principio di proporzionalità lasciare agli Stati membri l'individuazione nell'ambito dei Quadri strategici nazionali della dotazione minima dei punti di ricarica elettrici (ma anche di altri target), da concordare preventivamente con la Commissione europea sulla base di un'attenta valutazione di tutti i fattori rilevanti, che incidono in modo molto diverso da Stato membro a Stato membro in questo settore, così da garantire l'individuazione di obiettivi ambiziosi, da conseguire comunque entro il 2020, ma realmente attuabili e realizzabili.

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

- per quanto riguarda gli obiettivi della proposta di direttiva relativi all'infrastrutturazione necessaria per l'idrogeno e il gas naturale (GNC e GNL), **si evidenzia** che non si pongono particolari problematiche per il loro conseguimento entro la tempistica richiesta, data la situazione che storicamente pone la Regione Emilia-Romagna all'avanguardia dal punto di vista infrastrutturale e di sfruttamento di questo tipo di combustibili, mentre maggiori criticità emergono per quanto riguarda l'elettricità e la relativa infrastrutturazione. Tuttavia **si segnala** anche che, in un'ottica più generale, riferita all'infrastrutturazione per tutte le tipologie di carburanti alternativi, la situazione sul territorio nazionale resta estremamente differenziata, di conseguenza i punti di forza di alcune realtà regionali, non necessariamente sono e saranno in grado di garantire il conseguimento degli obiettivi complessivi che la proposta di direttiva pone in capo agli Stati membri.

- Si evidenzia che i paragrafi 1 e 2 dell'articolo 4 (Fornitura di elettricità per il trasporto) prevedono che ciascuno Stato membro si doti di un numero minimo di punti di ricarica per i veicoli elettrici entro il 31 dicembre 2020, il 10% dei quali accessibile a tutti, e rimanda la sua quantificazione precisa per ciascuno stato membro, alla tabella contenuta nell'Allegato II. In base alla citata tabella l'Italia avrebbe l'obiettivo minimo di 1.255.000 punti di ricarica di cui 125.000 accessibili a tutti. Sul punto **si sottolineano** due elementi: in primo luogo, dalla valutazione di impatto che accompagna la proposta di direttiva emerge che l'individuazione per ciascuno Stato membro della dotazione minima di punti di ricarica esplicitata nella tabella è stata calcolata sulla base di una formula matematica basata su diversi fattori, a ciascuno dei quali è stato attribuito un "peso", non è chiaro però come si sia arrivati a stabilire il peso di ciascun fattore, di conseguenza non è chiaro su quale base è stata individuata la dotazione minima per ciascuno Stato membro; in secondo luogo, la dotazione minima, così come attualmente stabilita nella proposta di direttiva, non sembra tenere adeguatamente conto della situazione di partenza di ciascuno Stato. Per quanto riguarda l'Italia, in particolare, la previsione della dotazione minima appare alquanto sovrastimata, con il duplice rischio di stabilire obiettivi non necessari e comunque non

realizzabili entro le tempistiche stabilite, già in partenza, e di incorrere in futuro in possibili infrazioni. Sarebbe, quindi, più opportuno e rispettoso del principio di proporzionalità lasciare agli Stati membri l'individuazione degli obiettivi minimi di risultato, da concordare preventivamente con la Commissione europea e da conseguire comunque entro il 2020. In altri termini, a ciascuno Stato membro dovrebbe competere, nell'ambito della definizione del proprio Quadro strategico nazionale, l'individuazione delle migliori scelte per favorire una mobilità più sostenibile, anche in considerazione delle specifiche realtà territoriali, sociali, produttive che lo caratterizzano. A tale fine, **si propone** di eliminare dal primo comma dell'articolo 4 (Fornitura di elettricità per il trasporto) della proposta di direttiva il riferimento all'Allegato II, che prescrive il numero minimo di punti di ricarica per i veicoli elettrici per Stato membro, riformulandolo come segue: **“1. Gli Stati membri nell'ambito del Quadro strategico nazionale e nella relativa attuazione stabiliscono, in accordo con la Commissione europea, il numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici, garantendo il 10% dei punti di ricarica accessibile a tutti, con la specificazione dei tempi di realizzazione, sino al conseguimento degli obiettivi entro il 31 dicembre 2020”**. La riformulazione del paragrafo 1 consente la soppressione anche dell'attuale paragrafo 2. **Si evidenzia** che la proposta di modifica non deve essere intesa come un “compromesso al ribasso”, ma come una modalità di intervento in grado di coniugare l'individuazione degli obiettivi e la reale possibilità di conseguimento degli stessi. In questo senso, l'individuazione della dotazione minima dovrà essere effettuata dagli Stati membri in accordo con la Commissione europea, sulla base di un approccio ambizioso che spinga anche verso una nuova politica industriale, realmente in linea con gli obiettivi di risparmio energetico e verso una nuova visione della mobilità, che punti strategicamente sulle tipologie di trasporto più efficienti e meno impattanti.

- Per realizzare concretamente la fornitura di elettricità per il trasporto è fondamentale garantire la possibilità di ricaricare i veicoli elettrici anche in assenza di contratti specifici con i fornitori del servizio, non essendo proponibile che ogni cliente sia titolare di contratti di fornitura con tutti i fornitori di servizi di ricarica. **Si segnala** che, invece, nella proposta di direttiva non si affronta espressamente il tema dell'interoperabilità della rete come copertura territoriale che deve essere garantita il più possibile su tutto il territorio nazionale/europeo, quanto meno per quanto riguarda le colonnine nei punti di ricarica pubblici. Di conseguenza, **si propone** di modificare l'articolo 4 (Fornitura di elettricità per il trasporto) della proposta di direttiva inserendo nel paragrafo 10, dopo la parola “ricarica”, il seguente periodo: **“10. (...) A tale fine è necessario garantire nei punti di ricarica pubblici la massima interoperabilità della rete e una copertura territoriale adeguata, prescindendo dal fornitore del servizio e dall'esistenza o meno dei contratti di fornitura tra l'utente/fruitori e il fornitore.**

- **Si segnala**, inoltre che l'efficacia delle disposizioni, previste nella proposta di direttiva, riferite all'installazione di un numero minimo di impianti di rifornimento di idrogeno, gas naturale compresso (GNC) e gas naturale liquido (GNL), nonché di

punti di ricarica per veicoli elettrici, è subordinata all'effettiva apertura - con servizio assistito - dei suddetti impianti nell'arco della giornata. **Si evidenzia**, quindi, che la proposta di direttiva dovrebbe prevedere che gli Stati membri, in fase di attuazione, stabiliscano delle fasce orarie di apertura obbligatoria degli impianti di rifornimento di idrogeno, GNC e GNL, trattandosi di tipologie di carburanti per i quali il rifornimento con modalità *self-service* non è attualmente ammesso e che, comunque, presenta difficoltà operative. Inoltre, per quanto riguarda il tema dell'individuazione delle distanze massime tra impianti (per l'idrogeno e per i gas) **si evidenzia** che, al momento, è concretamente realizzabile solo per la rete autostradale che si sviluppa su specifiche dorsali, mentre non è tecnicamente possibile individuare distanze massime per la rete di viabilità ordinaria, soprattutto a causa della pluralità e dell'intersezione tra le varie diramazioni. **Si sottolinea**, infine, che allo stato attuale non risultano ancora commercializzati autoveicoli alimentati a idrogeno.

- La proposta di direttiva ha l'obiettivo di promuovere la progettazione, costruzione e diffusione di nuovi veicoli funzionanti a combustibili alternativi (sostanzialmente elettrici, a gas e idrogeno) e a tal fine intende contribuire a garantire la realizzazione di una infrastruttura adeguata. Si evidenzia, però, che la necessità di tale infrastruttura, in grado di consentire l'impiego di veicoli alimentati da carburanti alternativi, è condivisibile a condizione che la copertura del fabbisogno energetico della stessa sia garantita dalla produzione attraverso fonti rinnovabili di energia, altrimenti la strategia non potrà contribuire anche al conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione che l'Unione europea si è data per il 2020 e il 2050. E' fondamentale dunque **introdurre nella proposta di direttiva l'obbligo di garantire la copertura del fabbisogno energetico dell'infrastruttura attraverso la produzione di energia da fonti rinnovabili**. In virtù di questo obbligo, gli Stati membri, in sede di definizione dei rispettivi Quadri strategici nazionali e dei relativi piani attuativi che dovranno essere adottati ai vari livelli (nel nostro paese sia a livello nazionale che regionale), dovranno garantire che il fabbisogno energetico per l'alimentazione delle infrastrutture sia interamente coperto dalla produzione di energia da fonte rinnovabile. **Si propone**, quindi, di modificare l'articolo 3 "Quadri strategici nazionali" e, conseguentemente anche l'Allegato I che specifica i contenuti minimi dei Quadri strategici nazionali della proposta di direttiva, inserendo dopo il paragrafo 7, il paragrafo 8 così formulato: "(...) **8. Al fine di massimizzare i benefici sull'ambiente e il risparmio energetico, i piani strategici nazionali, e i relativi piani di attuazione, garantiscono che il fabbisogno energetico per l'alimentazione delle infrastrutture per i carburanti alternativi sia interamente coperto dalla produzione di energia da fonte rinnovabile; garantiscono inoltre che la pianificazione strategica della produzione e distribuzione dell'energia sia coerente con le altre politiche di settore, evitando il depauperamento delle risorse territoriali, e individua risorse finanziarie specificamente dedicate al conseguimento di questo obiettivo**".

- Si evidenzia positivamente il fatto che la strategia della Commissione europea pone l'accento sul tema degli investimenti e del finanziamento della ricerca e



dell'innovazione in questo settore, ma si segnala la necessità che questo aspetto emerga in modo più chiaro e incisivo in fase di attuazione, sia perché la ricerca è il presupposto essenziale per rendere tutta la strategia di sviluppo dei carburanti alternativi realmente realizzabile e in grado di sostituire progressivamente l'attuale situazione basata sullo sfruttamento del petrolio, sia perché ha un ruolo fondamentale anche per ottenere quel cambiamento di stile di vita e di approccio culturale essenziale per la riuscita della strategia complessiva.

- Infine, secondo quanto attualmente previsto nella proposta di direttiva, gli Stati membri sono tenuti ad indicare nei Quadri strategici nazionali il numero di veicoli alimentati a combustibili alternativi previsti entro il 2020, ma non ad indicare con altrettanta precisione le misure necessarie a garantire che tale "rivoluzione" nel sistema della mobilità avvenga nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza (si pensi alle conseguenze dell'aumento del parco veicolare circolante, al significativo incremento delle esigenze di smaltimento di batterie a fine ciclo di vita, alla necessità di ulteriori spazi per sosta e parcheggio, rottamazione e/o parziale conversione del parco veicolare attuale). **Si propone** pertanto che ciascuno Stato membro, in sede di redazione del Quadro strategico nazionale, preveda espressamente, oltre i contenuti minimi già individuati nell'Allegato I della proposta di direttiva, anche la dotazione minima di veicoli alimentati a combustibili alternativi da conseguire entro il 2020 e, conseguentemente, le misure necessarie a realizzare un sistema infrastrutturale adeguato a sostenere questo nuovo sistema di mobilità. Si propone, inoltre, di introdurre nell'Allegato I della proposta di direttiva, tra le misure strategiche a sostegno dell'attuazione del Quadro strategico, anche azioni volte a garantirne la sostenibilità sotto l'aspetto della tutela dell'ambiente, del ciclo dei rifiuti, dell'impiego razionale delle risorse.

f) **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;

g) **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;

h) **Impegna** la Giunta ad informare l'Assemblea legislativa sul seguito dato alle osservazioni della Regione Emilia-Romagna sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi" COM(2013) 17 final. del

25 gennaio 2013 e sulla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi COM(2013) 18 final del 25 gennaio 2013, nonché sulle ulteriori modalità e contributi concreti della Regione al processo decisionale e sulle iniziative assunte nelle opportune sedi nazionali ed europee;

i) **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 nella seduta del 5 marzo 2013, ai sensi dell'articolo 38, comma 4 del Regolamento interno e degli articoli 6, comma 2, e 7 della legge regionale n. 16 del 2008.*