

## Scheda sintetica

### **“III Pacchetto mobilità”**

- 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.
- 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.

### Breve descrizione degli atti:

#### **La Comunicazione della Commissione europea “L'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita”.**

In attuazione della Strategia per una mobilità a basse emissioni, la Commissione europea ha già presentato due “pacchetti per la mobilità” rispettivamente a maggio e a novembre 2017. I pacchetti 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. 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.

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. Per contribuire al raggiungimento di tali obiettivi, quindi, la Comunicazione prevede un quadro comune in materia di sicurezza stradale per il periodo 2021-2030, accompagnato da un piano d'azione (allegato 1 della Comunicazione), da elaborare più dettagliatamente in cooperazione con gli Stati membri entro la metà del 2019. Tale quadro comune in materia di sicurezza stradale dovrebbe essere attuato mediante l'applicazione di un approccio “*Safe System*”, raccomandato a livello globale dall'Organizzazione mondiale della sanità e adottato da un numero crescente di Stati membri, regioni e comuni dell'UE. Il suo obiettivo prioritario è quello di affrontare le cause degli incidenti in modo integrato, costruendo livelli di protezione tali da garantire la compensazione tra gli elementi che influiscono sul livello di sicurezza, qualora uno venga meno.

Sempre con riferimento a questo tema la Commissione europea ha presentato due proposte legislative e, in particolare la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (vedi di seguito).

Con riferimento al tema “**Mobilità interconnessa e automatizzata**”, oltre ad una strategia per l'introduzione di veicoli interconnessi e automatizzati in Europa, la Comunicazione prevede la creazione di un ambiente digitale per lo scambio di informazioni nei trasporti attraverso la presentazione di due proposte finalizzate all'istituzione di un ambiente completamente digitale e armonizzato per gli scambi di informazioni tra operatori del settore dei trasporti e autorità. Le due proposte di regolamento relative all'interfaccia unica marittima europea e alle informazioni elettroniche sul trasporto delle merci sono complementari e dovrebbero consentire scambi elettronici e semplificati tra le imprese e le autorità lungo le vie di trasporto, dal punto di entrata nei porti dell'UE fino alla destinazione finale

delle merci. Obiettivo comune di entrambe le proposte è, inoltre, ridurre la burocrazia e facilitare i flussi di informazioni digitali per le operazioni logistiche, per consentire una migliore connessione dei diversi modi di trasporto e contribuire alle soluzioni multimodali.

Con riferimento al tema “**Una mobilità pulita**”, la Comunicazione a seguito della consultazione e della stretta cooperazione con i soggetti industriali interessati (oltre 120 attori) nella “*European Battery Alliance*”, prevede, in primo luogo, un organico “Piano d’azione strategico per le batterie” (allegato 2). Attraverso il piano d’azione, la Commissione intende promuovere un approccio europeo transfrontaliero e integrato e porre l’accento sulla produzione di batterie sostenibili nell’intera catena del valore, a cominciare dall’estrazione e trasformazione delle materie prime (primarie e secondarie), alla progettazione e alla fase di produzione delle celle di batterie e dei pacchi di batterie, al loro uso, secondo uso, riciclaggio e smaltimento, nel contesto di un’economia circolare.

Il piano d’azione, quindi, prevede misure mirate a livello dell’UE, anche nel campo delle materie prime, della ricerca e innovazione, del finanziamento/investimento, della standardizzazione/normativa, dello sviluppo del commercio e delle competenze, per rendere l’Europa leader mondiale nella produzione e nell’uso di batterie sostenibili, nell’ambito dell’economia circolare, e nello specifico mira a:

- **garantire l’accesso alle materie prime** provenienti da paesi terzi ricchi di risorse, agevolare l’accesso alle fonti europee di materie prime nonché l’accesso, mediante il riciclaggio, alle **materie prime secondarie** nell’ambito di un’economia circolare delle batterie;
- **sostenere la produzione europea su scala industriale di celle di batterie e una competitiva catena del valore completa in Europa**: riunendo i principali operatori industriali e le autorità nazionali; operando nell’ambito di partenariati con gli Stati membri e con la Banca europea per gli investimenti a sostegno di progetti di produzione su larga scala innovativi e integrati, con un’importante dimensione transfrontaliera e di sostenibilità;
- **rafforzare la leadership industriale mediante il supporto potenziato della ricerca e innovazione dell’UE** alle tecnologie avanzate (ad es. ioni di litio) e rivoluzionarie (ad es. stato solido);
- **sviluppare e potenziare una forza lavoro altamente qualificata in tutte le parti della catena del valore delle batterie** al fine di colmare le lacune relative alle competenze mediante azioni a livello dell’UE e degli Stati membri che offrano formazione, riqualificazione e perfezionamento adeguati e rendano l’Europa una sede di lavoro attraente per gli esperti di livello mondiale di sviluppo e produzione delle batterie;
- **fornire sostegno alla sostenibilità dell’industria manifatturiera per le celle di batterie dell’UE con la più bassa impronta ambientale possibile**; tale obiettivo andrebbe attuato soprattutto mediante la definizione di requisiti per la produzione di batterie sicure e sostenibili in Europa;
- **garantire la coerenza con il più ampio quadro normativo e di sostegno dell’UE** (strategia per l’energia pulita e pacchetti di mobilità, politica commerciale, ecc.).

Le azioni individuate, una volta attuate, dovrebbero generare un impatto a breve-medio termine sulla produzione di celle e favorire cambiamenti strutturali più a lungo termine così da supportare la creazione di un ecosistema delle batterie nell’UE che includa l’intera catena del valore delle batterie e prepari il terreno per la prossima generazione di tecnologie per le batterie.

Sempre nell’ambito dell’obiettivo di “**Una mobilità pulita**”, la Commissione europea intende completare il quadro normativo dell’UE sulle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dal trasporto su strada avviato con i primi due Pacchetti di misure sulla mobilità, in particolare, attraverso interventi che consentano di accelerare la realizzazione della rete centrale trans-europea dei trasporti per conseguire una mobilità a basse emissioni. Secondo la Comunicazione, infatti, le infrastrutture sono uno strumento indispensabile per la diffusione di soluzioni pulite, sicure, digitali e interconnesse nel sistema dei trasporti e la rete trans-europea rappresenta l’infrastruttura europea di base dei trasporti. Per questo motivo, il “Terzo pacchetto Mobilità” comprende una proposta di regolamento finalizzata ad agevolare la realizzazione della rete centrale trans-europea dei trasporti e a promuovere la multi-modalità (Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete trans-europea dei trasporti, vedi di seguito).

Si segnala in conclusione che il pacchetto di interventi sarà sostenuto da un invito a presentare proposte nell’ambito del meccanismo per collegare l’Europa e saranno messe a disposizione sovvenzioni dell’UE pari a 450 milioni di

EUR per investimenti in progetti che contribuiscano in maniera diretta alla sicurezza stradale, alla digitalizzazione e alla multi-modalità nel settore dei trasporti.

### **La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.**

La proposta di direttiva ha l'obiettivo di migliorare la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali per ridurre il numero e la gravità degli incidenti grazie a: una maggiore trasparenza, l'attuazione delle procedure di sicurezza stradale (valutazioni d'impatto, verifiche, ispezioni) e l'introduzione di una nuova procedura di mappatura dei rischi di incidente nell'intera rete. Questo intervento dovrebbe consentire di confrontare i livelli di sicurezza delle strade in tutta Europa e, quindi, orientare le decisioni di investimento, anche per quanto riguarda i finanziamenti dell'UE. Inoltre, la proposta di direttiva prevede l'estensione dell'ambito di applicazione della legislazione, al di là della rete trans-europea di trasporto, alle strade principali del trasporto trans-europeo dove si verifica un'alta percentuale di incidenti gravi, in linea con la prassi di un gran numero di Stati membri che hanno già esteso l'applicazione della legislazione dell'UE alle strade principali al di fuori della rete trans-europea. La proposta di direttiva dovrebbe consentire in futuro di definire requisiti di prestazioni delle infrastrutture (ad esempio, una chiara segnaletica orizzontale e stradale) necessari all'introduzione di nuove caratteristiche tecnologiche come, ad esempio, i sistemi di *Lane Departure Avoidance* (correttore di uscita dalla corsia).

L'obiettivo generale dell'iniziativa, quindi, è ridurre i casi di decesso e di ferite gravi a seguito di incidenti stradali sulle reti stradali dell'UE aumentando la sicurezza delle infrastrutture stradali. Tra gli obiettivi specifici, si segnalano, in particolare:

- *migliorare il seguito dato alla luce dei risultati delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;*
- *promuovere l'armonizzazione e la condivisione delle conoscenze tra gli Stati membri riguardo a tali procedure e requisiti;*
- *proteggere gli utenti della strada vulnerabili;*
- *migliorare l'impiego di nuove tecnologie;*
- *perseguire un livello costantemente elevato di sicurezza stradale tra gli Stati membri, utilizzando in modo efficiente le limitate risorse finanziarie.*

Per conseguire i citati obiettivi, quindi, la proposta di direttiva interviene sulla attuale direttiva 2008/96/CE, introducendo modifiche finalizzate a:

- *imporre la trasparenza delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture e il seguito da dare loro;*
- *introdurre una valutazione delle strade a livello di rete, una procedura di mappatura del rischio sistematica e attiva per valutare la sicurezza "incorporata", o intrinseca, delle strade nell'UE;*
- *estendere l'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;*
- *fissare requisiti di prestazione generali per la segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale, al fine di facilitare l'introduzione di sistemi di mobilità cooperativa, connessa e automatizzata;*
- *rendere obbligatoria la considerazione sistematica degli utenti della strada vulnerabili in tutte le procedure di gestione della sicurezza stradale.*

### **La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete trans-europea dei trasporti.**

Secondo la Commissione europea 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. La proposta di regolamento, quindi, ha l'obiettivo di contribuire a ridurre i ritardi che si verificano nell'attuazione dei progetti di infrastrutture TEN-T, attraverso la previsione di un limite massimo di tre anni per l'intera procedura delle autorizzazioni e rendendo 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. Dall'attuazione della proposta di regolamento, dunque, dovrebbero derivare i seguenti benefici:

- **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 euro di risparmi per gli utenti;
- **investimenti:** l'84% degli investimenti complessivi nella rete centrale TEN-T sarà mobilizzato prima del 2025;
- **riduzione degli effetti esterni dei trasporti:** 700 milioni di euro risparmiati in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> sarà di 2 686 mila tonnellate nel periodo 2018-2030;
- **spese amministrative:** risparmi netti di 150 milioni di euro per i promotori dei progetti e le autorità pubbliche.

Di seguito una sintetica illustrazione delle disposizioni più rilevanti della proposta di regolamento:

**Articolo 1:** introduce l'oggetto e gli obiettivi del regolamento, che consistono nel completamento efficace e tempestivo della rete TEN-T riducendo il rischio di ritardi e aumentando il livello di certezza per i promotori dei progetti e gli investitori per quanto riguarda la lunghezza delle procedure applicabili.

**Articolo 3:** considerato che alcuni stati membri prevedono, nell'ambito dei loro contesti giuridici nazionali, la possibilità di attuare procedure accelerate di rilascio delle autorizzazioni e uno specifico trattamento semplificato per categorie di progetti considerati di particolare importanza per lo sviluppo del paese o di altre motivazioni, la proposta di regolamento prevede che per soddisfare gli obiettivi di completamento della rete TEN-T, gli Stati membri che si sono impegnati a conseguire adottando, in seno al Consiglio, il regolamento che definisce tale rete e fissa termini vincolanti per il suo completamento, dovrebbero applicare un simile trattamento preferenziale ai progetti dell'Unione europea di interesse comune.

**Articoli da 4 a 6:** l'obiettivo di queste tre disposizioni è integrare le varie procedure di rilascio delle autorizzazioni relative a progetti TEN-T di interesse comune. In particolare: l'articolo 4 prevede che l'autorizzazione dei progetti TEN-T sia affidata a un'unica autorità incaricata di gestire e farsi carico dell'intera procedura fungendo da unico punto di riferimento per promotori del progetto e altri investitori; l'articolo 5 stabilisce le modalità di designazione e il ruolo di tale autorità; l'articolo 6 definisce le fasi procedurali che portano ad assumere una decisione globale che autorizza l'investitore a procedere con il progetto.

**Articolo 7:** sottolinea l'importanza del coordinamento di procedure transfrontaliere di rilascio delle autorizzazioni e rafforza il ruolo dei coordinatori europei nel monitorare tale procedura di rilascio.

**Articolo 8:** prevede l'applicazione di un unico quadro giuridico alle procedure di appalti pubblici per progetti transfrontalieri per cui, salvo che sia altrimenti disposto in accordi intergovernativi, gli organismi comuni che elaborano tali progetti sono tenuti ad applicare le disposizioni di un'unica legislazione nazionale per l'acquisizione di lavori e servizi durante l'attuazione del progetto.

**Articolo 9:** prevede che i programmi di assistenza tecnica esistenti basati sulle norme dell'Unione europea saranno aperti ai progetti di interesse comune interessati da tale iniziativa, condizionatamente alla disponibilità delle risorse gestite dai rispettivi servizi.

## **Procedura e decorrenza dei termini di legge**

Entro 30 gg. a partire dal **19 giugno 2018** data di trasmissione degli atti ai Presidenti delle Assemblee legislative regionali da parte della Conferenza Presidenti, è possibile inviare le eventuali osservazioni al Governo ai fini della formazione della posizione italiana ai sensi della legge 234/2012, in riferimento alle materie di competenza regionale.

**La scadenza dei termini è pertanto fissata per il 19 luglio 2018.**

La procedura è stabilita dall'articolo 38 del R.I. dell'Assemblea. Alla I Commissione spetta l'approvazione della Risoluzione sentita la Commissione competente per materia.