

Al Presidente della Commissione I
Bilancio, Affari generali ed istituzionali
Massimiliano POMPIGNOLI

Alla Presidente dell'Assemblea legislativa
Emma PETITTI

(Rif. prot. n. PG.2023.4682 del 23/2/2023)

SEDE

6486 - Relazione per la Sessione europea dell'Assemblea legislativa per l'anno 2023, ai sensi dell'art. 5 della L.R. n. 16/2008.

(Rif. prot.n. PG/2023/4619 del 23/02/2023)

La III Commissione assembleare Territorio Ambiente e Mobilità, ai sensi dell'articolo 38, comma 1 del regolamento interno, nella seduta del 12 aprile 2023 ha preso in esame, per quanto di competenza, il Programma di lavoro della Commissione europea per il 2023, la Relazione sullo stato di conformità dell'ordinamento regionale all'ordinamento europeo per il 2022 e il Rapporto conoscitivo della Giunta regionale all'Assemblea legislativa per la Sessione europea 2023 (delibera di Giunta n. 238 del 20 febbraio 2023).

Con riferimento agli atti preannunciati dalla Commissione europea nel Programma di lavoro per il 2023, la Commissione Territorio Ambiente e Mobilità **ritiene di particolare interesse** le seguenti iniziative:

Allegato I - Nuove iniziative

Green Deal europeo

Obiettivo n. 3 – Riduzione dei rifiuti

Revisione degli aspetti relativi ai rifiuti alimentari e tessili della direttiva quadro dell'UE sui rifiuti (carattere legislativo, con una valutazione d'impatto, articoli 191 e 192 TFUE, 2° trimestre 2023)

Obiettivo n. 7 – Suoli sani

Iniziativa sulla protezione, la gestione e il ripristino sostenibili dei suoli dell'UE (carattere legislativo, con una valutazione d'impatto, articolo 192, paragrafo 1, TFUE, 2° trimestre 2023)



Obiettivo n. 8 - Pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci

a) **Trasporto internazionale di merci e passeggeri — aumento della quota del traffico ferroviario** (carattere legislativo, con una valutazione d'impatto, articolo 91 TFUE, 2° trimestre 2023)

c) **Revisione della direttiva sui trasporti combinati** (carattere legislativo, con una valutazione d'impatto, articolo 91 e articolo 100, paragrafo 2, TFUE, 2° trimestre 2023)

Obiettivo n. 9 – Trasporti sostenibili

Iniziativa per rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali (carattere legislativo o non legislativo, 3° trimestre 2023)

Allegato II – Iniziative REFIT

Obiettivo n. 1

Revisione del regolamento REACH: modifiche mirate del regolamento (CE) n. 1907/2006 concernente la registrazione, la valutazione e l'autorizzazione delle sostanze chimiche

Con riferimento alla partecipazione alla formazione e attuazione delle politiche e del diritto dell'Unione Europea, la **Commissione Territorio Ambiente e Mobilità** pone l'accento sui succitati quattro obiettivi relativi a "Riduzione dei rifiuti", "Suoli sani", "Pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci" e "Trasporti sostenibili" volti a integrare l'attuazione del Green Deal europeo.

La relatrice di maggioranza cons. Lia Montalti illustra gli obiettivi del Programma di lavoro dalla Commissione europea per il 2023 su cui la presente commissione assembleare ha deciso di concentrarsi e, **con riferimento all'obiettivo n. 3 "Riduzione dei rifiuti"**, **osserva** in primo luogo come l'economia circolare stia diventando sempre più pervasiva all'interno delle politiche economiche dell'Unione Europea e **sottolinea** che la Regione Emilia-Romagna si è posta da tempo in linea con questo indirizzo, anche attraverso l'adozione del Piano regionale di gestione dei rifiuti 2022-2027. **Evidenzia** che la revisione riguarderà i rifiuti tessili e alimentari, temi che sono emersi durante la Conferenza sul futuro dell'Europa. Per quanto riguarda la riduzione degli sprechi alimentari, **sottolinea** la rilevanza dell'introduzione di una programmazione a livello europeo, che introduca obiettivi giuridicamente vincolanti e preveda misure per incentivare la prevenzione, la raccolta differenziata, la raccolta e il recupero di rifiuti specifici come gli oli usati e estenda il principio "chi inquina paga" allo spreco alimentare. Per quanto concerne i rifiuti tessili, **evidenzia** che l'adozione, attraverso questa iniziativa, di una strategia per incentivare una produzione tessile sostenibile e di qualità e il recupero e il riciclo può risultare strategica per superare il problema del *fast fashion*, ma **evidenzia** anche che, trattandosi di un comparto trainante per l'economia regionale, è necessario presidiarne in maniera puntuale lo sviluppo per far sì che in prospettiva possa costituire a pieno una opportunità per il territorio.

Con riferimento all'obiettivo n. 7 "Suoli sani" richiama la "Strategia dell'UE per il suolo per il 2030" del 17 novembre 2021, che prevede che entro il 2030 tutti i suoli dell'Unione Europea siano in buone condizioni e che la protezione, la gestione e il ripristino sostenibile dei suoli diventino norma. **Ricorda** che la Regione Emilia-Romagna sta da tempo lavorando su questi temi, in rapporto alla legge urbanistica e più in generale nell'ambito delle politiche agricole, e in considerazione della strategicità di questa iniziativa **sottolinea** l'importanza di presidiarne gli sviluppi.

Rispetto all'obiettivo n. 8 "Pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci" ricorda che l'aumento della quota traffico ferroviario è uno degli obiettivi strutturali del Green Deal europeo e **rileva** che ad oggi è ancora bassa la percentuale di utilizzo del treno rispetto alle potenzialità. Per il raggiungimento di tali obiettivi **sottolinea** l'importanza di potenziare la mobilità ferroviaria, anche

con riguardo al traffico ferroviario transfrontaliero, ed **evidenzia** che la continuità tra le reti ferroviari dei diversi Stati membri può costituire una alternativa reale al trasporto aereo sia di passeggeri che di merci.

Il relatore di minoranza cons. Stefano Bargi, nell'esprimere apprezzamento rispetto alla nuova modalità di realizzazione della Sessione europea, **con riferimento all'obiettivo n. 9 "Trasporti sostenibili" evidenzia** che il tema non può prescindere da quello della transizione energetica e **sottolinea** che l'attuazione della strategia del Green Deal deve tenere in debito conto le mutate condizioni geopolitiche, economiche ed energetiche intercorse in questi ultimi anni e l'impatto che esse hanno in modo particolare su famiglie e imprese.

Con specifico riferimento ai motori endotermici, **invita** a porsi dinanzi a questa transizione con spirito critico e a soppesarne costi e benefici per verificarne la reale efficacia. Con riguardo al trasporto su ferro, **evidenzia** l'importanza strategica di implementarlo.

Più in generale **rileva** che, nell'affrontare la transizione energetica, il settore privato va accompagnato con meccanismi incentivanti, piuttosto che penalizzanti ed **evidenzia** che un reale cambiamento degli usi e delle tecnologie utilizzate non deve avere carattere ideologico, ma deve essere condotto alla luce di una analisi più approfondita in termini di costi da sostenere, anche conseguenti all'aumento dell'*import*, e secondo tempi congrui, anche di durata generazionale.

Con riferimento all'obiettivo n. 3 "Riduzione dei rifiuti" è stato previsto un focus con il contributo del dott. Mattia Pellegrini, Capo unità della Direzione generale Ambiente presso la Commissione europea.

Si rammenta che la normativa dell'Unione Europea sulla gestione dei rifiuti - ad oggi contenuta principalmente nella direttiva 2008/98/CE e nella direttiva di modifica (UE) 2018/851 - stabilisce i concetti e le definizioni di base relativi alla gestione dei rifiuti e introduce il "principio chi inquina paga", in base al quale i costi della gestione dei rifiuti sono sostenuti dal produttore iniziale, e la "responsabilità estesa del produttore", un insieme di misure adottate dagli Stati membri per garantire che i produttori di prodotti detengano la responsabilità finanziaria o la responsabilità finanziaria e organizzativa per la gestione della fase di scarto del ciclo di vita di un prodotto. La gestione dei rifiuti dell'UE si fonda sulla "gerarchia dei rifiuti", basata sull'approccio "riduci-riutilizza-ricicla", articolata in cinque fasi (prevenzione; preparazione per il riutilizzo; riciclaggio; altro recupero, per esempio recupero di energia; smaltimento) e su un ordine di preferenza per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti in base al quale la prevenzione dei rifiuti è l'opzione preferita e l'invio dei rifiuti in discarica dovrebbe essere l'ultima risorsa.

In particolare, la direttiva (UE)2018/851 stabilisce gli obiettivi per quanto riguarda la raccolta differenziata e il riciclo dei rifiuti. Rispetto a quest'ultimo, definisce i seguenti target: entro il 2025 dovrà essere riciclato almeno il 55 % dei rifiuti urbani, entro il 2030 il 60 % ed entro il 2035 il 65 %. Gli Stati membri devono inoltre istituire, entro il 1° gennaio 2025, la raccolta differenziata dei materiali tessili e dei rifiuti pericolosi prodotti dalle famiglie e garantire che, entro il 31 dicembre 2023, i rifiuti organici siano raccolti separatamente o riciclati alla fonte. La normativa definisce ulteriori target specifici per quanto riguarda gli imballaggi, secondo il tipo di materiale: target dell'80-85 % per materie con alto tasso di riciclo, come per esempio il vetro e i metalli, e target del 55 % per quanto riguarda le plastiche. In proposito, tra aprile e maggio è prevista la pubblicazione degli *early warning report* che analizzano la situazione nei differenti Stati membri in vista dei target del 2025-2030-2035.

Si evidenzia che la Commissione europea, in linea con gli obiettivi del Green Deal e del piano d'azione per l'economia circolare, sta lavorando per limitare la produzione di rifiuti, aumentare il riutilizzo, incrementare la preparazione efficiente in termini di costi per il riutilizzo e il riciclaggio di

qualità, anche per gli oli usati e i rifiuti tessili, in relazione ai quali il principio “chi inquina paga” non risulta pienamente attuato. In particolare, per quanto riguarda i rifiuti alimentari, intende introdurre nuove norme per la fissazione di **target di riduzione dello spreco alimentare**, c.d. *food waste*, e con riferimento ai rifiuti tessili sta lavorando ad un **sistema di responsabilità estesa del produttore**, che attualmente non è obbligatorio per gli Stati membri e che preparerebbe una filiera per la raccolta differenziata dando così attuazione alla Strategia per prodotti tessili sostenibili e circolari di cui alla COM(2022) 141 del 30 marzo 2022.

La revisione esaminerà le opportunità di semplificazione per rendere la legislazione più chiara e ridurre gli oneri per i cittadini e le imprese.

Nel quadro europeo di riduzione dei rifiuti e dell’impatto ambientale degli stessi si inserisce anche la proposta di regolamento sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio, che modifica il regolamento (UE) 2019/120 e la direttiva (UE) 2019/904 e che abroga la direttiva 94/62/CE, COM(2022) 677 final, presentata dalla Commissione europea il 30 novembre 2022, che stabilisce **prescrizioni per l'intero ciclo di vita degli imballaggi** per quanto riguarda la sostenibilità ambientale e l’etichettatura, al fine di consentirne l’immissione sul mercato. Mediante tale proposta si è voluto intervenire anche per **facilitare il consumatore nella separazione** degli imballaggi, oggi sempre più complessi e multimateriali. In tal senso la proposta non prevede un’armonizzazione dei colori dei recipienti o delle buste, che sono stati oggetto di campagne di sensibilizzazione nei singoli Stati membri, bensì l’obbligo di assicurarsi che nell’imballaggio, nel contenitore o nella busta di raccolta dei rifiuti sia presente un pittogramma, un logo identico, che consenta a qualsiasi consumatore in tutta l’Unione Europea di individuare con facilità in quale dei differenti contenitori conferire l’imballaggio o, nel caso di un imballaggio composto, come separarlo.

La proposta di regolamento sugli imballaggi introduce ulteriori obblighi per quattro tipi di imballaggi (come, ad esempio, gli adesivi che vengono trovati sulla frutta e la verdura, le buste di tè o le capsule del caffè o le buste di plastica ultrasottili) che possono essere immessi sul mercato se biodegradabili e compostabili, allo scopo di evitare la micro-produzione da plastiche convenzionali nel compost. La proposta vuole inoltre armonizzare anche gli aspetti relativi alla **responsabilità estesa del produttore sin dalla progettazione** degli imballaggi, affinché essi siano più facilmente riciclabili alla fine del loro ciclo di vita. A questo scopo la proposta stabilisce delle classi di performance a livello di riciclabilità del *packaging*, analoghe a quelle già esistenti di efficienza energetica.

Quanto alla **raccolta differenziata delle batterie portatili** di cui alla proposta di regolamento relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che abroga la direttiva 2006/66/CE e modifica il regolamento (UE) 2019/1020, COM(2020) 798 final, si rileva che sono stati fissati nuovi obiettivi di raccolta delle batterie portatili e che la proposta è attualmente in fase di definizione.

A livello regionale, in tema di riduzione dei rifiuti e dell’impatto dei rifiuti **si richiama** il Piano regionale dei rifiuti 2022-2027, approvato con delibera dell’Assemblea legislativa n. 87/2022 e **si evidenzia** che l’Emilia-Romagna ha raggiunto altissimi tassi di riciclo e di raccolta differenziata ed ha inoltre anticipato la scadenza per l’entrata in vigore degli obblighi di raccolta differenziata.

Con specifico riferimento ai rifiuti tessili, **si evidenzia** che il Piano dei rifiuti ha fatto proprio l’obiettivo di estensione degli obblighi di raccolta differenziata ai rifiuti tessili dal 1° gennaio 2022, sancito a livello nazionale dall’art. 205 del D.lgs. n. 152/2006 di recepimento della Direttiva 2018/851/UE, anticipando di fatto l’obbligo preannunciato dalla Commissione europea. **Si evidenzia** inoltre che il Piano ha previsto di implementare i sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti tessili nei 63 Comuni in cui essa ancora non risulta effettuata e di sviluppare il sistema presente negli altri Comuni che già la praticano. **Si sottolinea** che il Piano dei rifiuti ha previsto al 2027 una produzione pari a 125.000 tonnellate di rifiuti tessili ed un avvio al riciclaggio di 66.000 tonnellate,

corrispondenti al 52 %, e si evidenzia che nell'ambito dei progetti faro del PNRR è stato finanziato un impianto di recupero di rifiuti tessili, presentato da AIMAG, da realizzare a Carpi.

Relativamente ai rifiuti alimentari, **si evidenzia** che il Piano regionale dei rifiuti ha fatto proprio anche l'obiettivo della riduzione al 50 % al 2030 posto dall'art. 180, comma 2, lettera g) del D.lgs. n. 152/2006 che recepisce quanto previsto dalla Direttiva 2018/851/UE rispetto alla riduzione della produzione di rifiuti alimentari nelle produzioni primarie, nella trasformazione, nella fabbricazione, nella vendita e in altre forme di distribuzione degli alimenti nei ristoranti e nei servizi di ristorazione, nonché nei nuclei domestici, e lo disciplina come riduzione al 38 %, prevedendo diverse misure e azioni, da attuarsi con il coinvolgimento trasversale delle diverse Direzioni (Agricoltura, Cura della persona, Ambiente e Imprese). Con riguardo allo specifico aspetto della misurazione dei livelli di rifiuti alimentari **si rileva** l'assenza di una metodologia univoca di misurazione a livello nazionale e **si evidenzia** l'importanza - al fine della valutazione del raggiungimento degli obiettivi sopra riportati - del dato determinato per la prima volta nel 2021 sulla base della misurazione uniforme dei livelli di rifiuti alimentari eseguiti da ARPAE, secondo i metodi ammessi dalla decisione dell'Unione Europea n. 1597 del 2019 (Allegato 3): tale dato mostra che in Emilia-Romagna il 13 % dei rifiuti biodegradabili da cucina e mensa è costituito da prodotti ancora idonei al consumo umano e costituisce quindi uno spreco alimentare evitabile. Sotto questo profilo **si sottolinea** comunque che il tema della misurazione dello spreco e della condivisione di strategie viene portato, da parte dei delegati regionali, all'attenzione dei partecipanti ai tavoli tecnici istituzionali di diversi Ministeri, come il Tavolo per la lotta agli sprechi e l'assistenza alimentare.

Tenuto conto di quanto sopra, si invita la Giunta a monitorare lo sviluppo delle proposte che saranno presentate dalla Commissione europea, prestando particolare attenzione alle proposte che potranno interessare il comparto della moda al fine di valutare le eventuali ricadute sul settore, e a partecipare ai tavoli di lavoro previsti sia a livello nazionale che europeo al fine di un efficace coordinamento a livello interistituzionale e locale delle politiche regionali.

Con riferimento all'obiettivo n. 7 "Suoli sani", la presente Commissione assembleare ha ritenuto opportuno proporre un approfondimento invitando il dott. Nicola Dall'Olio, funzionario della delegazione della Regione Emilia-Romagna a Bruxelles.

Nell'ambito della **strategia Suoli sani a vantaggio delle persone, degli alimenti, della natura e del clima** di cui alla COM(2021) 699 del 17 novembre 2021, la Commissione europea ha annunciato la presentazione di una proposta legislativa sulla salute del suolo per la protezione, la gestione e il ripristino sostenibili dei suoli dell'UE e per garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e della salute.

La prospettiva della strategia è dare al suolo lo stesso livello di protezione di cui godono acqua, atmosfera e ambiente marino e prestare alla biodiversità del suolo la stessa attenzione che è riservata alla biodiversità in superficie. In questa prospettiva la strategia si propone di affrontare in modo organico il problema del degrado del suolo e di onorare gli impegni internazionali di sviluppo sostenibile assunti dalla UE, con particolare riferimento alla neutralità in termini di degrado del suolo (obiettivo ONU di sviluppo sostenibile 15.3).

La strategia fissa gli obiettivi per i terreni sani entro il 2050 e determina le azioni concrete entro il 2030. Di seguito le principali azioni chiave annunciate dalla strategia:

- **il suolo per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici**, che s'incentra sul ruolo che potrà rivestire il suolo per il raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica al 2050 attraverso l'assorbimento di CO₂, contribuendo, in particolare, a conseguire l'obiettivo dell'UE di oltre 300 milioni di tonnellate di assorbimenti di carbonio entro il 2030. Nell'ambito di questa azione è stata adottata la proposta di **regolamento per istituire un quadro europeo di certificazione per gli assorbimenti di carbonio**,

COM(2022) 672 final del 30 novembre 2022, volta a definire uno standard europeo per la certificazione dei crediti di carbonio che riguarderà anche le potenzialità di sequestro del carbonio nei suoli da parte dell'agricoltura, c.d. *Carbon Farming*. La certificazione sarà su base volontaria e avrà come obiettivo di favorire lo sviluppo di un mercato europeo affidabile e regolato dei crediti di carbonio a cui potranno accedere le aziende agricole e forestali;

- **il suolo e l'economia circolare** che, nel contesto dell'obiettivo al 2050 di consumo netto di suolo pari a zero, mira a definire dei target al 2030 a livello nazionale e regionale; promuovere una gerarchia del consumo di suolo all'interno della pianificazione territoriale, che preveda prioritariamente di evitare il consumo di suolo e poi, solo secondariamente, di mitigare e infine di compensare per garantire il saldo zero di consumo di suolo; studiare i flussi di terreni scavati, prevedendo l'introduzione di un "passaporto del suolo" giuridicamente vincolante per promuovere l'economia circolare e migliorare il riutilizzo del suolo pulito; chiudere il ciclo dei nutrienti e del carbonio nel suolo attraverso il corretto riciclo dei rifiuti organici;
- **biodiversità del suolo per la salute delle persone, degli animali e delle piante**, che prevede il monitoraggio della biodiversità del suolo, dell'antimicrobico-resistenza e delle specie aliene invasive;
- **il suolo per risorse idriche in buona salute**, che mira a: migliorare il coordinamento delle politiche in materia di acqua e suolo; integrare la protezione e la gestione del suolo nei piani di gestione dei bacini idrografici; definire linee guida per un uso sostenibile dei sedimenti, sia qualitativamente che quantitativamente;
- **rendere la gestione sostenibile dei suoli la nuova norma**, mediante la diffusione di criteri e nuove pratiche, l'avvio e la promozione dell'iniziativa "Testa il tuo suolo gratis" negli Stati membri; la promozione della gestione sostenibile del suolo attraverso la PAC per creare, insieme agli Stati membri, una rete di professionisti per l'assistenza tecnica;
- **prevenire la desertificazione**, che propone di dichiarare la UE parte coinvolta nella Convenzione ONU sulla desertificazione e sostenere progetti di cooperazione contro la desertificazione anche al di fuori dell'Unione;
- **prevenire l'inquinamento del suolo**, che si propone di: migliorare la valutazione del rischio delle sostanze chimiche sulla qualità del suolo e dei contaminanti del suolo sulla salute umana e l'ambiente; ridurre l'utilizzo delle microplastiche e dei PFAS e sviluppare un quadro regolatorio per le bioplastiche biodegradabili e compostabili; rivedere la direttiva 2009/128/CE sull'uso sostenibile dei pesticidi e il regolamento sui fertilizzanti; rivedere la direttiva sui fanghi di depurazione che vengono utilizzati per scopi agronomici sul suolo;
- **ripristino dei suoli degradati e bonifica dei siti contaminati**, che mira a: facilitare lo scambio di conoscenze relative alle metodologie di valutazione del rischio; sviluppare un elenco di priorità dell'UE per i contaminanti del suolo; rivedere le direttive sulle emissioni industriali e la responsabilità ambientale;
- **migliorare la conoscenza, il monitoraggio e la ricerca e innovazione sul suolo**, al fine di migliorare l'uso degli strumenti digitali in tutti gli Stati membri e satellitari come *Copernicus* e sviluppare l'Osservatorio europeo del suolo (EUSO) e il Sistema Informativo Europeo per il territorio per l'Europa e aumentare la conoscenza e la consapevolezza dei cittadini sull'importanza del suolo;
- **sostenere la transizione verso suoli sani**, promuovendo e indirizzando gli investimenti pubblici e privati verso progetti che gestiscono i suoli in modo sostenibile, attraverso un

migliore coordinamento e l'applicazione del regolamento (UE) 2020/852 sulla tassonomia finanziaria.

In attuazione della descritta strategia, la Commissione europea ha annunciato la formulazione di una **proposta di direttiva per la salute del suolo**, attesa per giugno 2023, la quale dovrà garantire, attraverso la tutela dei suoli, un alto livello di protezione ambientale e di salvaguardia della salute delle popolazioni. In proposito, **si ricorda** che ad oggi manca una disciplina legislativa europea specifica in materia.

La nuova normativa sulla salute del suolo mira a precisare le condizioni di un suolo sano, stabilire opzioni per il monitoraggio dei suoli, definire norme che favoriscano un uso e un ripristino sostenibili dei suoli. In particolare, mediante questa iniziativa si intende dare una definizione comune dei suoli sani in tutta l'Unione Europea e prevedere da parte degli Stati membri l'individuazione di *distretti del suolo*, così da sviluppare misure comuni di gestione del suolo. La proposta prevede inoltre l'individuazione di indicatori e metodologie di monitoraggio, criteri di gestione sostenibile, definizione e identificazione dei siti contaminati e misure per ripristino e bonifica.

A livello regionale, in tema di protezione del suolo **si evidenzia** che con la legge regionale n. 24/2017, in vigore dal 2018, è stato avviato il processo di riforma del sistema di governo del territorio volto al contenimento del consumo di suolo attraverso il riuso e la rigenerazione dei tessuti urbani ed al raggiungimento al 2050 dell'obiettivo del consumo di suolo a saldo zero in linea con quanto previsto a livello europeo. **Si rileva** che la nuova legge urbanistica ha introdotto la cancellazione di gran parte delle previsioni di espansione urbanistica contenute nelle precedenti pianificazioni e ha fissato un limite massimo di nuovo territorio urbanizzato per il periodo 2018-2050, per ogni Comune, pari al 3 % della superficie del territorio urbanizzato. **Si segnala** che la Regione, in attuazione della nuova legge urbanistica, sta coordinando e supportando un percorso con Comuni, Unioni, Province e Città metropolitana di Bologna per la transizione al nuovo sistema di pianificazione territoriale e urbanistica, promuovendo parallelamente azioni e sostegni finanziari per progetti di rigenerazione nei tessuti urbani.

Sempre a livello regionale **si segnala** che con riferimento al regolamento (UE)1143/2014, recepito nel 2017, si stanno definendo la strategia regionale e il programma di interventi per il controllo e la gestione delle specie esotiche invasive in Emilia-Romagna, all'interno di un tavolo di lavoro nazionale, con una dotazione di risorse per attivare il monitoraggio e debellare le specie esotiche invasive.

Si evidenzia inoltre che il già richiamato Piano regionale dei rifiuti e per la bonifica delle aree inquinate 2022-2027, prevede diversi obiettivi e azioni coerenti con gli indirizzi della strategia europea per il suolo al 2030, primo dei quali è quello della prevenzione dell'inquinamento delle matrici ambientali, la cui azione di Piano contempla l'individuazione di buone pratiche per lo svolgimento di attività potenzialmente impattanti, al fine di fornire indirizzi agli Enti competenti al rilascio delle autorizzazioni. In particolare, l'obiettivo n. 3 prevede la promozione delle migliori tecniche disponibili di risanamento dei siti contaminati, Inoltre, il Piano regionale dei rifiuti e delle bonifiche prevede all'obiettivo n. 6 il recupero ambientale e la riqualificazione dei *brownfield*, le cui azioni affrontano tutta la tematica del ripristino delle aree dismesse, da cui derivano molteplici benefici territoriali in termini di restituzione di comparti compromessi, ripristino delle funzionalità sistemiche delle matrici ambientali e riduzione del consumo di suolo per inibizione di insediamenti in territorio vergine. Infine, **Si evidenzia** che nel Piano regionale è contemplata anche un'azione generale di Piano, relativa allo sviluppo e aggiornamento del sistema anagrafico dei siti contaminati, derivando una delle *key action* principali della strategia UE, orientata a sviluppare un adeguato sistema conoscitivo dell'ubicazione dei siti e delle relative informazioni qualitative sulle loro matrici, aspetto fondamentale e basilare per una corretta pianificazione e conseguente monitoraggio.

Si invita la Giunta a monitorare lo sviluppo dell’iniziativa e l’iter della proposta di cui sopra al fine di monitorare i criteri di definizione dei distretti del suolo e della certificazione dei crediti di carbonio e il loro impatto sulle politiche regionali e locali.

Con riferimento all’obiettivo n. 8 “Pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci” e all’obiettivo. 9 “Trasporti sostenibili” è stato previsto un focus con il contributo dell’on. Paolo Borchia e dell’on. Alessandra Moretti.

Il pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci, preannunciato dalla Commissione europea, conterrà diverse proposte, la prima delle quali è relativa al **trasporto internazionale di merci e passeggeri** e all’**aumento della quota del traffico ferroviario**. Tale proposta è finalizzata ad introdurre misure per poter gestire e coordinare meglio le ferrovie e quindi aumentarne la capacità, atteso che, come evidenziato dalla Commissione europea, esse hanno un ruolo fondamentale da svolgere per accrescere l’efficienza e sostenibilità dei trasporti europei, in linea con gli obiettivi della strategia dell’UE per una mobilità sostenibile e intelligente, “Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro”, COM(2020) 789 final. Per aumentare la quota del trasporto ferroviario occorre migliorare l’accesso all’infrastruttura ferroviaria, in particolare per il trasporto internazionale di merci.

La proposta di revisione della direttiva 92/106/CEE sui **trasporti combinati** sostiene il **passaggio dal trasporto merci su strada ad altre metodologie di trasporto a basse emissioni**, come le vie navigabili interne, il trasporto marittimo e ferroviario. La citata revisione del quadro del trasporto combinato intende creare un contesto in grado di incentivare la multi-modalità e l’integrazione tra le diverse modalità di trasporto, compresa la digitalizzazione dei servizi. Alla luce degli obiettivi del Green Deal e della necessità di attuare i principi "chi inquina paga" e "chi usa paga", si prefigge di riesaminare quali operazioni di trasporto dovrebbero essere sostenute e quali misure di sostegno sarebbero più efficaci al riguardo. A questo proposito **si rileva** che la revisione del quadro del trasporto combinato sarà determinante al fine di creare un contesto in grado di incentivare la multi-modalità e l’integrazione tra le diverse modalità di trasporto, compresa la digitalizzazione dei servizi. Un aspetto importante a cui prestare attenzione sarà il tema finanziario e della competitività, specialmente per quello che riguarda le norme per gli aiuti di Stato, gli strumenti a disposizione delle imprese, per far sì che il trasporto combinato sia effettivamente vantaggioso per i diversi attori della filiera dei trasporti.

Si richiama inoltre l’iniziativa **CountEmissions EU**, che stabilisce un quadro comune per calcolare e comunicare le emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti, prevedendo un sistema che può essere applicato sia al settore passeggeri che al settore merci. L’obiettivo è di consentire ai fornitori di servizi di monitorare e ridurre le loro emissioni e migliorare l’efficienza dei loro servizi di trasporto consentendo contestualmente agli utenti di scegliere quella che sarà l’opzione più sostenibile.

Il settore del trasporto merci è inoltre interessato dalle proposte contenute nel pacchetto *Fit for 55*, il pacchetto di proposte che mira a fornire un quadro coerente ed equilibrato per il raggiungimento degli obiettivi climatici dell’UE al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell’UE di almeno il 55% entro il 2030.

Sotto il profilo della **riduzione delle emissioni di CO₂**, oltre al mini-ETS (sistema di scambio di quote di emissioni nell’UE), che comporterà l’inclusione del trasporto stradale nel sistema di scambio di quote per le emissioni di CO₂, si segnala la proposta di regolamento COM/2023/88 final che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei **veicoli pesanti** nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956. Atteso che camion, autobus urbani e pullman a lunga percorrenza generano oltre il 6% delle emissioni totali di gas serra dell’UE e più del 25% delle emissioni di gas

serra del trasporto su strada, i nuovi obiettivi aiuteranno a rendere meno inquinante il settore dei trasporti. La Commissione propone di introdurre gradualmente livelli di emissioni di CO₂ più rigorosi per quasi tutti i veicoli pesanti nuovi con emissioni di CO₂ certificate, nello specifico: emissioni ridotte del 45% a partire dal 2030; emissioni ridotte del 65% a partire dal 2035; emissioni ridotte del 90% a partire dal 2040. Per accelerare la diffusione degli autobus a emissioni zero nelle città, la Commissione propone inoltre che a partire dal 2030 tutti i nuovi autobus urbani non ne debbano più produrre.

La proposta intende apportare agli operatori e utenti europei dei trasporti, la maggior parte dei quali sono PMI, i benefici derivanti da una maggiore diffusione di veicoli più efficienti sotto il profilo energetico e consolidare la leadership dell'industria dell'UE sul piano della tecnologia e dell'innovazione convogliando gli investimenti nelle tecnologie a zero emissioni.

Con riferimento ai **veicoli leggeri**, si segnala la proposta di regolamento COM(2021) 556 final del 14.07.2021 che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima. L'attuale legislazione sugli standard di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per le auto nuove e i veicoli commerciali leggeri, di cui al regolamento (UE) 2019/631, fissa obiettivi per le emissioni medie di CO₂ dell'intero parco veicoli dell'UE. Le emissioni medie di CO₂ delle autovetture e dei furgoni nuovi immatricolati nell'UE dovranno essere inferiori del 37,5% nel 2030, rispetto ai limiti del 2021 (95 g CO₂/km). Per i nuovi furgoni, l'obiettivo di riduzione è del 31% entro il 2030 (rispetto a 147 g CO₂/km nel 2021). Un meccanismo di incentivi dedicato mira ad accelerare l'adozione da parte del mercato di veicoli a emissioni zero e basse.

La proposta modifica il regolamento (UE) 2019/631 per stabilire norme più ambiziose per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni nuovi. Rispetto agli obiettivi per le emissioni di CO₂ applicabili nel 2021, le emissioni delle autovetture nuove immatricolate nell'UE dovrebbero essere inferiori del 55% e le emissioni dei nuovi furgoni dovrebbero essere inferiori del 50%. **Entro il 2035 le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni nuovi dovrebbero essere ridotte del 100 %, vale a dire che tutti i nuovi veicoli avrebbero zero emissioni.** L'incentivo per i veicoli a emissioni zero e basse cesserebbe di applicarsi dal 2030.

Dal 2030 solo i costruttori responsabili di meno di 1 000 nuove immatricolazioni di veicoli potranno richiedere una deroga all'obiettivo per le emissioni specifiche. La deroga per i costruttori responsabili di un numero di autovetture compreso tra 1 000 e 10 000 o tra 1 000 e 22 000 furgoni scadrà nel 2029.

La Commissione dovrebbe riferire sui progressi verso una mobilità su strada a emissioni zero entro il 31 dicembre 2025 e successivamente ogni due anni. Sulla base delle relazioni, la Commissione dovrebbe riesaminare l'efficacia e l'impatto del regolamento nel 2028.

Dopo l'approvazione da parte del Parlamento europeo a febbraio 2023, il Consiglio ha sospeso il giudizio con una minoranza di blocco costituita da Germania, Italia, Polonia e Bulgaria, congelando così il voto finale.

Si segnala inoltre la proposta di regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009, COM(2022) 586 final, con cui si chiedono standard più ambiziosi nei prossimi anni per ridurre le emissioni di anidride carbonica dei veicoli. Le disposizioni della **norma Euro 7** prevedono limiti di emissione per tutti i veicoli a motore, vale a dire autovetture, furgoni, autobus e autocarri, riuniti in un unico contesto normativo. Le disposizioni della nuova norma, che sono neutre dal punto di vista dei carburanti e della tecnologia e fissano gli stessi limiti

indipendentemente dal fatto che il veicolo utilizzi benzina, diesel, propulsione elettrica o combustibili alternativi, mirano in particolare a:

- aggiornare e rendere più stringenti i limiti per le emissioni inquinanti: i limiti saranno resi più stringenti per gli autocarri e gli autobus, e si applicheranno i limiti più bassi vigenti per le autovetture e i furgoni indipendentemente dal carburante utilizzato dal veicolo;
- regolamentare le emissioni dei freni e degli pneumatici, disposizioni che si applicheranno a tutti i veicoli, compresi quelli elettrici;
- sostenere la diffusione dei veicoli elettrici.

Con riferimento alle iniziative relative alla transizione ecologica, ed in particolare alle proposte relative all'ETS, alla direttiva sulla CO₂ per i veicoli leggeri e pesanti e alla norma Euro7 si richiama l'attenzione su aspetti di carattere finanziario che potrebbero causare un'eccessiva tassazione del trasporto stradale e sulla necessità di sostenere gli operatori attraverso meccanismi premiali.

Rientra tra le iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi del *Fit for 55* anche il **regolamento TEN-T**, Rete Transeuropea dei trasporti, attualmente in fase di revisione, con cui si intende aggiornare le reti di trasporto europeo e recepire i nuovi orientamenti a carattere ambientale che sono stati implementati da parte dell'Unione Europea.

Rientra nel pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci anche la **revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni**, direttiva (UE) 2015/719, che riguarda i veicoli commerciali che trasportano merci o passeggeri su strada: questa iniziativa valuterà se le regole vigenti garantiscono o meno un buon funzionamento del mercato unico e se migliorano le prestazioni ambientali di questi veicoli con la capacità di salvaguardare il tema della sicurezza stradale.

In materia di combustibili alternativi per il trasporto stradale, marittimo e aereo, la proposta di **regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR)**, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, COM(2021) 559 final del 14.07.2021, fissa obiettivi di diffusione obbligatori per l'infrastruttura di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno nel settore stradale, per la fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi e lungo vie navigabili interne e per la fornitura di elettricità agli aeromobili in stazionamento. L'obiettivo è aumentare il numero di stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico, soprattutto presso i principali poli e corridoi di trasporto dell'Unione europea. Nello specifico, entro il 2030 dovranno essere conseguiti i seguenti principali obiettivi di realizzazione:

- l'infrastruttura di ricarica per autovetture e furgoni deve crescere allo stesso ritmo della diffusione dei veicoli. A tale fine, per ciascuna autovettura elettrica a batteria immatricolata in uno Stato membro deve essere messa a disposizione una potenza di uscita di 1,3 kW nell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico. Inoltre, a partire dal 2025, lungo la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) devono essere installate ogni 60 km stazioni di ricarica rapida di almeno 150 kW;
- è necessario realizzare, a partire dal 2025, stazioni di ricarica per i veicoli pesanti con una potenza di almeno 350 kW. Queste stazioni devono essere dislocate ogni 60 km lungo la rete centrale TEN-T e ogni 100 km sulla più ampia rete globale TEN-T, assicurando entro il 2030 la completa copertura della rete. Le stazioni di ricarica devono inoltre essere installate in aree di parcheggio sicure per la ricarica notturna e all'interno dei nodi urbani per i veicoli addetti alle consegne;
- a partire dal 2030 deve essere realizzata un'infrastruttura di rifornimento di idrogeno in grado di servire sia autovetture che furgoni in tutti i nodi urbani e ogni 200 km lungo la

rete centrale TEN-T, con una rete sufficientemente capillare da consentire la circolazione dei veicoli a idrogeno in tutta l'UE;

- i porti marittimi in cui il numero di scali effettuati da navi da passeggeri di grandi dimensioni è almeno 50 o in cui il numero di scali effettuati da navi portacontainer è almeno 100 devono fornire a tali navi elettricità tramite uscita da terra entro il 2030. Questo non solo contribuirà a ridurre l'impronta di carbonio del trasporto marittimo, ma abatterà in misura significativa anche l'inquinamento atmosferico locale nelle zone portuali;
- gli aeroporti devono fornire energia elettrica agli aeromobili in stazionamento presso tutte le postazioni con pontile (gate) entro il 2025 e presso tutte le postazioni remote entro il 2030;
- i gestori dei punti di ricarica elettrica e delle stazioni di rifornimento di idrogeno devono garantire la completa trasparenza dei prezzi, offrire un metodo comune di pagamento ad hoc, come le carte di debito o di credito, e rendere disponibili attraverso strumenti elettronici i dati (ad esempio l'ubicazione), garantendo che il cliente sia pienamente informato.

A livello regionale, con riguardo alle misure per rendere più ecologico il **trasporto delle merci**, sul piano degli investimenti di carattere infrastrutturale sono diversi gli interventi in fase di realizzazione o in previsione a livello regionale e fra essi **si segnala** in particolare il quadruplicamento del Corridoio Adriatico fra Bologna e Bari-Lecce, che comporterà per la nostra Regione il raddoppio della infrastruttura ferroviaria fra il capoluogo regionale e Castel Bolognese, passando per Imola. Il potenziamento di tale Corridoio costituisce un elemento strategico per fluidificare meglio il traffico ferroviario e consentire la diversificazione fra il traffico passeggeri e il traffico merci, non solo a livello regionale ma anche a livello nazionale, attesa la strategicità del nodo di Bologna e considerato che detto Corridoio insiste su una linea ferroviaria che oggi non consente una implementazione del traffico. Si tratta di un finanziamento pari ad 8,5 miliardi di euro messi a disposizione dal precedente Governo, di cui 1,5 miliardi di investimenti ricadrà sul territorio regionale nel tratto fra Bologna e Castel Bolognese.

Fra gli investimenti sulle tratte di competenza regionale, gestiti dalla società in house FER, Ferrovie Emilia-Romagna, **si segnalano** l'intervento di Ferrara, di importanza strategica per collegare in maniera più diretta tutto il traffico ferroviario delle merci dal porto di Ravenna in direzione Brennero, e tutti gli interventi, praticamente completati, per la completa elettrificazione delle linee ferroviarie regionali.

Sotto il profilo degli interventi di sostegno a carattere contributivo, per incentivare le imprese ferroviarie ad utilizzare il treno per trasportare le merci e incrementare lo shift modale, **si richiama** la vigente L.R. 30/2019, art.10, recante "Interventi per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci – Abrogazione della legge regionale n. 10 del 2014" e **si rileva** che fin dal 2009 sono stati promossi finanziamenti di interventi volti a perseguire la crescita del trasporto ferroviario e fluviale/fluvio-marittimo delle merci mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi che consentano sia la riduzione dell'inquinamento ambientale sia l'incremento della sicurezza della circolazione, anche con l'utilizzo di risorse del Ministero dell'Ambiente del Piano dell'aria. **Si richiama** il "PRIT 2025", Piano Integrato dei Trasporti, approvato con delibera di Assemblea legislativa n. 59/2021, che indirizza e coordina gli interventi degli Enti locali e altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità, redatto in conformità agli indirizzi europei e nazionali, declinati a livello regionale. **Si evidenzia** che l'obiettivo è quello di tendere verso il raggiungimento degli obiettivi del "PRIT 2025", pari a un più 30 % di trasporto merci su ferro rispetto al 2014, con uno shift modale del 13 % e **si evidenzia** che i destinatari di queste misure sono le imprese logistiche e gli operatori del trasporto multimodale, ma anche le imprese armatrici.

Rispetto al tema della logistica e dell'attrattività del sistema ferroviario regionale su merci, **si richiama** anche il network Cluster intermodale regionale dell'Emilia-Romagna (Eric - Emilia-Romagna Intermodal Cluster), attivato su input della Regione Emilia-Romagna nel 2018 e a cui hanno aderito l'autorità portuale di Ravenna e tutti i gestori dei terminal intermodali, pubblici e privati, riconosciuti dalla pianificazione regionale. **Si evidenzia** che l'obiettivo di questo cluster è quello di rendere più attrattivo e visibile a livello nazionale e internazionale il sistema intermodale regionale a tutti gli operatori europei, oltre che fare sistema fra gli stessi nodi intermodali e **si sottolinea** la sua rilevanza alla luce del fatto che la regione Emilia-Romagna è attraversata da tre corridoi della rete TEN-T, quello scandinavo-mediterraneo, quello baltico-adriatico e quello mediterraneo.

Rispetto ai **trasporti sostenibili**, a livello regionale, **si richiamano** il "Patto per il Trasporto Pubblico Regionale e Locale e per la Mobilità Sostenibile in Emilia-Romagna per il Triennio 2022-2024" e l'"Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile per gli anni 2021-2023", che si inseriscono nella strategia paese e nella strategia UE per la neutralità climatica al 2050 e di rilancio e transizione verso un'economia più sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale. Sotto il profilo della qualità dell'aria e della riconversione ecologica dei mezzi **si evidenzia** che è in corso un'operazione di rinnovo al 2030 del parco autobus TPL, con la sostituzione dei mezzi più inquinanti con autobus a minore impatto ambientale. Si tratta di un Piano di acquisto che si avvale di risorse che provengono da diverse fonti (fonti regionali, fonti ministeriali, fonti PNRR, fonti ministeriali non PNRR), che complessivamente cubano 777 milioni di euro e che avverrà anche con il concorso e la compartecipazione economica delle aziende di trasporto pubblico locale, che contribuiranno per una quota variabile.

Si ricorda inoltre che attraverso la c.d. gara del ferro è stata progressivamente rinnovata la flotta di treni regionali, inizialmente con 86 nuovi treni regionali, successivamente portati a 100 e **si evidenzia** che sono previsti per il 2024 ulteriori 12 treni, coperti in parte con fondi PNRR, in parte con fondi regionali, che andranno a circolare nelle ultime linee di competenza regionale che si stanno elettrificando.

Con riferimento a quanto sopra, e tenuto conto dell'ampiezza dell'intervento normativo della Commissione europea volta a conseguire la transizione energetica nel quadro del più ampio obiettivo politico del Green deal, si invita la Giunta a partecipare ai tavoli tecnici al fine di monitorare lo sviluppo delle iniziative a tutela del settore dei trasporti e della logistica, promuovendo la neutralità tecnologica, la diversificazione dell'approvvigionamento, la necessità di lasciare alcuni margini al mercato, alla ricerca, all'innovazione e all'individuazione delle tecnologie del futuro.

Distinti saluti

F.to
Il Presidente
Stefano Caliendo