

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Atto n. 44 (<i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazioni</i>)	38
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	41
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo M5S</i>)	45
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	48
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE). Atto n. 69 (<i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	40

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 27 febbraio 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 14.05.

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture.

Atto n. 44.

(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto, rinviato nella seduta del 25 febbraio scorso.

Tino IANNUZZI (PD), *relatore*, preliminarmente, ricorda l'importanza e la complessità dei contenuti dello schema di decreto in esame che, dettando principi e criteri per la definizione dei pedaggi stradali e introducendo la concreta possibilità di prevedere, accanto agli oneri per il costo delle infrastrutture, specifici oneri per i costi ambientali del trasporto stradale, rappresenta uno strumento innovativo e importante nel percorso per la costruzione in ambito europeo di politiche sostenibili dei trasporti.

Nel ringraziare tutti i deputati che hanno voluto fargli pervenire osservazioni e proposte, molte delle quali, come ad esempio quelle dei colleghi Borghi e Carrescia, sono state tenute in considerazione in sede di predisposizione della proposta di parere, si sofferma sugli indirizzi qualificanti che ha voluto inserire nella citata proposta allo scopo di ribadire, da un lato, che le esigenze di tutela dell'ambiente devono essere tenute in considerazione non solo in fase attuativa, ma anche in

fase di definizione delle misure in materia di trasporto stradale e, dall'altro, che la costruzione di una politica sostenibile dei trasporti non può prescindere da un pieno coinvolgimento delle Commissioni parlamentari competenti per materia, anche in termini di verifica periodica del funzionamento dei sistemi di pedaggio vigenti.

Formula, quindi, una proposta di parere favorevole con condizioni e con osservazioni (*vedi allegato 1*), sottolineando in primo luogo il valore della condizione con la quale si chiede al Governo di prevedere che i futuri decreti ministeriali – con cui si procederà a definire sistemi di pedaggio che tengano conto anche degli oneri per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico – vengano adottati dal Ministro delle infrastrutture, di concerto, non solo con il Ministro dell'economia, ma anche con il Ministro dell'ambiente.

In secondo luogo, segnala l'importanza delle ulteriori condizioni con le quali si chiede al Governo, da un lato, di sottoporre gli schemi dei citati decreti ministeriali al parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e, dall'altro, di trasmettere al Parlamento, con la stessa cadenza quadriennale prevista nei confronti della Commissione europea, una specifica relazione sul funzionamento dei sistemi di pedaggio.

Ermete REALACCI, *presidente*, comunica che i deputati del gruppo M5S hanno presentato una proposta di parere alternativa (*vedi allegato 2*).

Tino IANNUZZI (PD), *relatore*, con riferimento alla proposta di parere alternativa presentata dai deputati del gruppo M5S, pur considerando politicamente legittimo che con tale atto si voglia sottolineare l'importanza di alcune opzioni generali in tema di politiche dei trasporti e di politiche infrastrutturali, ritiene che essa esuli in larga parte dall'oggetto e dal contenuto del provvedimento all'esame della Commissione.

Alessandro BRATTI (PD) esprime apprezzamento per l'approfondito lavoro

svolto dal relatore e per il contenuto della sua proposta di parere. Al riguardo, chiede al relatore di valutare l'opportunità di inserire nel testo un esplicito riferimento all'esigenza che i decreti ministeriali attuativi vengano emanati in tempi congrui.

Massimo Felice DE ROSA (M5S) ritiene che il provvedimento all'esame della Commissione sia un provvedimento importante che, a differenza di quanto sostenuto dal relatore, vada visto in stretta connessione con gli obiettivi generali delle politiche dei trasporti e delle politiche infrastrutturali. In tal senso, sottolinea l'importanza di alcune indicazioni contenute nella proposta alternativa di parere presentata dal gruppo M5S, soffermandosi in particolare sia sulla parte con cui si chiede al Governo, in tema di destinazione della quota di introiti da pedaggi relativa ai costi esterni (ecotassa), di circoscrivere gli interventi a sostegno alla rete transeuropea di trasporto esclusivamente al miglioramento, all'adeguamento e alla messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, sia sulla parte con cui si chiede al Governo di valutare l'opportunità di utilizzare una parte delle risorse derivanti dall'ecotassa per l'avvio di un piano per la realizzazione dei raddoppi delle linee ferroviarie monobinario sulle quali insiste un'elevata domanda di mobilità e per la riduzione dei costi del trasporto pubblico locale.

Ermete REALACCI, *presidente*, nel segnalare l'importanza e la delicatezza del provvedimento in esame, esprime apprezzamento per il contenuto della proposta di parere formulata dal relatore, che indica con chiarezza la necessità di contemperare la necessaria applicazione del fondamentale principio « chi inquina paga » con l'esigenza di adottare misure equilibrate rispetto a quelle assunte dagli altri Paesi europei.

Tino IANNUZZI (PD), *relatore*, alla luce del dibattito svolto, presenta una nuova formulazione della propria proposta di parere (*vedi allegato 3*), che tiene conto di

alcuni suggerimenti messi in evidenza dai colleghi Bratti e De Rosa.

Ermete REALACCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, avverte che porrà prima in votazione la proposta di parere del relatore e che, in caso di sua approvazione, la proposta di parere alternativa dei deputati del gruppo M5S si intenderà preclusa e non sarà, pertanto, posta in votazione.

La Commissione approva, quindi, la proposta di parere favorevole con condizioni e con osservazioni, come riformulata dal relatore, risultando conseguentemente preclusa la proposta di parere alternativa presentata dai deputati del gruppo M5S.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE).

Atto n. 69.

(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo rinviato nella seduta del 19 febbraio scorso.

Ermete REALACCI, *presidente*, fa presente che il relatore, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, gli ha comunicato che sta ultimando la redazione di una proposta di parere e che è sua intenzione sottoporre informalmente all'attenzione di tutti i deputati della Commissione. Al riguardo, segnala l'opportunità che tutti i deputati interessati facciano pervenire al relatore le proprie osservazioni in tempi tali da consentire alla Commissione di esprimere il prescritto parere nella giornata di martedì, 4 marzo 2014, come richiesto per le vie brevi dal Governo.

Paolo GRIMOLDI (LNA) esprime la preoccupazione che anche alla Camera possa trovare spazio il tema che ha portato, nell'altro ramo del Parlamento, ad

esasperare, nel corso dell'esame del provvedimento in titolo, alcune posizioni dirette a porre a carico dei produttori tutta una serie di costi aggiuntivi rispetto a quelli già attualmente previsti, in tema di raccolta, trattamento, recupero e smaltimento dei RAEE.

Al riguardo, formula l'auspicio che il relatore voglia tenere conto di tale preoccupazione e che intenda farsi carico anche della difficilissima situazione nella quale si trovano oggi le aziende nazionali produttrici di elettrodomestici, in sede di formulazione della proposta di parere che sarà posta all'attenzione della Commissione.

Massimo Felice DE ROSA (M5S) esprime, a nome del gruppo M5S, un orientamento favorevole al recepimento delle norme contenute nella direttiva n. 19 del 2012, giudicando, al contempo, positivamente, nel suo complesso, il sistema italiano di gestione dei rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE) che ha bisogno solo di alcuni limitati interventi migliorativi.

Preannuncia la presentazione dal parte del gruppo M5S di osservazioni e proposte che, qualora non recepite dal relatore nella proposta di parere, potranno diventare oggetto di una proposta alternativa di parere.

Conclude, quindi, segnalando l'esigenza che, nella programmata seduta del 4 marzo prossimo, la Commissione possa avere a disposizione un adeguato tempo per discutere approfonditamente sul provvedimento in esame.

Mirko BUSTO (M5S), nell'associarsi a quanto detto dal collega De Rosa, segnala l'importanza di alcuni punti della direttiva, a partire da quello relativo alla definizione del ciclo di vita dei prodotti quale strumento essenziale per la definizione delle misure dirette a prevenire la produzione di RAEE o ad agevolarne il riutilizzo e il recupero.

Ermete REALACCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.35.

ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Atto n. 44.

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La VIII Commissione,

esaminato lo schema di decreto legislativo, recante recepimento della direttiva 2011/76/UE, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (atto n. 44);

sottolineata l'esigenza di un sollecito recepimento della direttiva n. 76 del 2011, il cui termine è scaduto il 16 ottobre 2013, anche al fine di evitare di incorrere nell'apertura della conseguente procedura di infrazione comunitaria;

preso atto positivamente dei chiarimenti richiesti dalla Commissione al Governo e resi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta del 30 gennaio 2014 in ordine:

a) alla natura facoltativa delle misure che gli Stati membri, dopo aver recepito la direttiva europea n. 76 del 2011, possono introdurre negli ordinamenti nazionali, con particolare riferimento alla possibilità di prevedere all'interno della tariffa dei pedaggi stradali, oltre agli oneri per il costo dell'infrastruttura, anche una componente relativa agli oneri per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e acustico;

b) alla necessità che tali misure, ove introdotte, debbano essere applicate senza alcuna disparità legata alla cittadinanza dell'autotrasportatore e senza provocare distorsioni della concorrenza tra operatori;

c) alla destinazione prioritaria degli introiti, derivanti dall'eventuale imposizione di specifici oneri per i costi da inquinamento del trasporto stradale, per qualificati interventi nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, al fine di ridurre l'inquinamento causato dal trasporto stradale e di sostenere la rete transeuropea;

considerato che la Commissione ha ritenuto di acquisire apposita relazione per conoscere il processo di recepimento della direttiva europea n. 76 del 2011 nell'ordinamento di diversi Stati membri dell'Unione europea;

rilevato, anche alla luce degli elementi conoscitivi acquisiti dalla Commissione in ordine al recepimento nei principali Paesi europei della direttiva n. 76 del 2011, che l'iniziativa normativa del Governo appare in linea con quanto già avvenuto o in corso di svolgimento in altri Stati membri dell'Unione;

ribadita la necessità che, in sede di attuazione delle norme comunitarie oggetto di recepimento, il Governo tenga sempre ben presente la necessità di contemperare l'applicazione dei giusti e prioritari principi «chi usa paga» e «chi inquina paga», operando per ridurre gli impatti negativi del comparto del trasporto stradale sull'ambiente e per incentivare le forme del trasporto merci con minori effetti di inquinamento, con l'altrettanto stringente necessità di evitare che l'introduzione di oneri aggiuntivi sul tra-

sporto stradale possa avere ripercussioni negative, nell'attuale situazione di prolungata crisi che il Paese attraversa, evitando al contempo l'adozione di misure che non siano equilibrate rispetto a quelle assunte dagli altri Paesi europei;

ritenuto, per questo, essenziale che, in sede applicativa, il Governo tenga adeguatamente conto di delle richieste e delle proposte provenienti dai rappresentanti di tutti gli interessi coinvolti, ivi compresi quelli degli operatori del settore, da vagliare attentamente e in un confronto autentico, al fine di ridurre al minimo i costi per l'economia e di non vessare le imprese italiane con inutili oneri sconosciuti negli altri Paesi europei;

valutate positivamente le motivazioni contenute nelle premesse della direttiva n. 76 del 2011 ed in particolare quanto affermato nel primo e nel quinto «considerando», laddove si afferma espressamente, da un lato, che «la promozione dei trasporti sostenibili è un elemento chiave della politica comune dei trasporti» e, dall'altro, che «per progredire nella realizzazione di una politica sostenibile dei trasporti, i prezzi dei trasporti dovrebbero rispecchiare più adeguatamente i costi dell'inquinamento atmosferico e acustico legati al traffico, dei cambiamenti climatici e della congestione... al fine di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture, ridurre l'inquinamento locale, gestire la congestione e combattere i cambiamenti climatici, a costi minimi per l'economia»;

ritenuto, per questo, che le esigenze in materia di protezione ambientale devono essere tenute presenti non solo nella fase di attuazione, ma anche nella fase di definizione delle misure dirette a ridurre l'impatto ambientale del settore dei trasporti, attraverso un pieno coinvolgimento del Ministero dell'ambiente e delle Commissioni parlamentari competenti per materia;

considerato in tal senso che:

a) ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 7 del 2010, non modificato

dallo schema di decreto in esame, i decreti ministeriali applicativi della facoltà di prevedere sistemi di pedaggio che prevedono l'imposizione di un onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico, sono adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

b) ai sensi del comma 6 dell'articolo 4 del decreto legislativo n. 7 del 2010, come integralmente sostituito dall'articolo 3 dello schema di decreto legislativo, in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 2, capoverso «articolo 7-novies» della direttiva europea n. 76 del 2011, almeno sei mesi prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio che preveda l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, devono essere specificamente comunicati alla Commissione europea:

1. con riferimento ai sistemi che non comportano pedaggi in concessione, i valori unitari e gli altri parametri atti a calcolare i costi dell'infrastruttura; le informazioni relative ai veicoli soggetti al pedaggio e alla percentuale dei costi che ci si prefigge di recuperare;

2. con riferimento ai sistemi che comportano pedaggi in concessione, i contratti di concessione; lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando della concessione;

c) ai sensi del comma 7 dell'articolo 4 del decreto legislativo n. 7 del 2010, come integralmente sostituito dall'articolo 3 dello schema di decreto legislativo in esame, prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio che preveda l'imposizione di un onere per i costi esterni (onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), devono essere comunicate alla Commissione europea informazioni precise dirette a localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni, con la specificazione della classe dei veicoli, delle tipologie di strade e dei periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi

esterni subirà variazioni, nonché l'entità degli introiti generati dall'onere per i costi esterni che si intende introdurre;

considerata, infine, la prevista possibilità di applicare una maggiorazione ai pedaggi su infrastrutture stradali ubicate in regioni montane che risentano fortemente di fenomeni di impatto ambientale e di congestione;

ritenuto che andrebbe in tal caso andrebbe valutata la possibilità di finalizzare gli introiti a interventi all'interno dell'ambito territoriale nel quale insiste il tratto stradale su cui è applicata la maggiorazione;

ritenuto altresì che andrebbe sostituito il riferimento alle « regioni montane » con quello più congruo alle « aree montane », considerato che la maggior parte delle regioni italiane presentano solo alcune parti del proprio territorio di carattere montano;

valutata altresì l'opportunità di prevedere forme di coinvolgimento delle Commissioni parlamentari competenti per materia sugli atti istitutivi, modificativi o di rinnovo dei pedaggi non comprensivi di oneri per i costi esterni;

rilevata l'opportunità di introdurre modifiche di carattere esclusivamente formale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) si modifichi l'articolo 5 del decreto legislativo n. 7 del 2010, prevedendosi che i decreti ministeriali applicativi della facoltà riconosciuta dall'Unione europea ad ogni Stato membro di prevedere sistemi di pedaggio che prevedono l'imposizione di un onere per i costi esterni (onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), vengano adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro

dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

2) si preveda che i citati decreti ministeriali applicativi della facoltà riconosciuta dall'Unione europea ad ogni Stato membro di prevedere sistemi di pedaggio che prevedono l'imposizione di un onere per i costi esterni (onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), siano emanati dal Governo previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili di carattere finanziario;

3) si preveda che ogni qualvolta il Ministero delle infrastrutture adempia all'obbligo di relazione, previsto dall'articolo 6 dello schema di decreto legislativo in esame, analoga relazione sia trasmessa dal medesimo Ministero alle Commissioni parlamentari competenti per materia;

4) all'articolo 3, comma 11, del decreto legislativo n. 7 del 2010, come modificato dall'articolo 2, sia sostituita la parola « regioni » con la parola « aree »;

e con le seguenti osservazioni:

a) valuti il Governo l'opportunità di prevedere che, ove in futuro si ritenesse necessario adottare i provvedimenti previsti dalla direttiva per la rimodulazione dei pedaggi stradali secondo criteri che tengano conto anche dei costi esterni (oneri per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), l'emanazione di tali provvedimenti sarà preceduta dall'attivazione di uno specifico Tavolo tecnico di monitoraggio e concertazione nel quale sia assicurata una adeguata presenza dei rappresentanti di tutti gli interessi coinvolti, ivi compresi quelli degli operatori del settore dei trasporti;

b) al comma 12 dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 7 del 2010, modificato dall'articolo 2, valuti il Governo l'opportunità di correggere il rinvio al comma 10 del medesimo articolo 3, in quanto tale disposizione non disciplina alcuna mag-

giorazione, e di sostituirlo con il riferimento al comma 11;

c) all'articolo 4-bis del decreto legislativo n. 7 del 2010, introdotto dall'articolo 4, valuti il Governo l'opportunità di modificare il riferimento ai commi 10 e 11 dell'articolo 3 del medesimo decreto legislativo n. 7 del 2010, atteso che la disciplina relativa alla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura è recata dai commi 11 e 12 del citato articolo 3;

d) all'articolo 5, valuti il Governo se mantenere l'aggiornamento degli importi « a decorrere dal 2013 » in considerazione dell'entrata in vigore del provvedimento;

e) all'articolo 7, che reca modificazioni all'allegato III del decreto legislativo n. 7 del 2010, valuti il Governo l'opportunità di modificare il riferimento ai commi 7 e 10 dell'articolo 2 del medesimo decreto legislativo, in quanto inesistenti;

f) valuti il Governo l'opportunità di modificare lo schema laddove faccia riferimento alla decisione n. 661/2010/UE, che elenca i progetti prioritari di interesse europeo, tenendo conto dei recenti orientamenti relativi alle reti transeuropee di trasporto fissati dal regolamento n. 1315 del 2013, che ha abrogato la predetta decisione.

ALLEGATO 2

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Atto n. 44.

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE
PRESENTATA DAL GRUPPO M5S**

La VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante « Recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture »;

premessi che:

lo schema di decreto legislativo sulla tassazione dei veicoli pesanti recepisce una nuova modifica alla direttiva 1999/62/CE (cd Eurovignette), a sua volta già modificata da una precedente direttiva nel 2006;

L'Unione Europea è partita dalla consapevolezza che l'inquinamento atmosferico, pur essendo sostanzialmente in calo, è la causa di patologie per oltre 3 milioni di persone, con ben 100 milioni di giorni di assenza per malattia, e di 350mila morti ogni anno. A questo vanno aggiunti numerosi altri costi « esterni » causati dai trasporti, oggetto di numerose ricerche e di svariati studi. Recentemente l'Agenzia europea dell'Ambiente ha redatto il rapporto « Road user charges for heavy goods vehicles », che stima che l'inquinamento atmosferico causato dal trasporto su strada costi all'Europa circa 100 miliardi di euro all'anno, dei quali da 43 a 46 miliardi sono da attribuire all'inquinamento prodotto dagli automezzi pesanti;

la direttiva « Eurovignette 2011 » stabilisce il modo in cui gli Stati membri

dell'UE potrebbero incorporare i costi sanitari derivanti dall'inquinamento atmosferico in una struttura di pedaggio per grandi strade e autostrade; la direttiva afferma che le entrate derivanti da tali progetti dovrebbero essere investite in trasporti sostenibili;

allo stato attuale i costi ambientali e sanitari della scelta di privilegiare il trasporto su gomma si trasferiscono non solo sul consumatore finale, ma anche su chi effettua una scelta trasportistica differente e ambientalmente sostenibile;

la situazione ambientale in Europa è piuttosto disomogenea: ci sono paesi dove l'inquinamento atmosferico è diminuito in modo significativo negli ultimi anni, ma in alcune parti d'Europa questo non è avvenuto; il gasolio, utilizzato dalla maggior parte degli automezzi pesanti, provoca più inquinamento atmosferico per chilometro rispetto ad altri combustibili come la benzina; il costo dell'inquinamento atmosferico dovuto ad automezzi pesanti è fino a 16 volte maggiore in alcuni paesi europei rispetto ad altri; le emissioni di scarico provenienti dai motori a gasolio sono state recentemente etichettate come cancerogene dall'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro;

gli automezzi pesanti sono responsabili del 40-50 per cento dell'inquinamento da ossido di azoto (NOx) proveniente dal trasporto stradale in paesi coperti dall'AEA;

L'obiettivo della Direttiva 2011/76/EU stabilisce criteri e modalità con cui gli Stati membri potrebbero incorporare i costi ambientali e sanitari derivanti dall'inquinamento atmosferico causato dai mezzi pesanti sulle infrastrutture viarie, in base alla distanza percorsa e alla classe di emissione del veicolo, al fine di finanziare progetti per la mobilità sostenibile; la sua applicazione è demandata ai singoli Stati membri, e dovrebbe essere commisurata all'impatto che l'inquinamento atmosferico indotto dai trasporti pesanti determina sulla spesa sanitaria;

oltre i 3/4 delle merci viaggi su gomma in Europa, mentre in Italia, secondo i dati Eurispes il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota di traffico ampiamente minoritaria rispetto alle altre modalità: si stima infatti che esso raggiunga un valore del 6 per cento;

al momento attuale l'enormità dei costi derivanti dallo squilibrio modale è a carico della collettività e non di chi trae profitto da questo modello trasportistico, che talvolta gode anche di agevolazioni ed incentivi; l'obiettivo della direttiva (e dello schema di decreto attuativo) è quello di cercare di riequilibrare i costi, imponendo una tassazione supplementare basata sul doppio principio: «chi usa paga» e «chi inquina paga», attraverso l'internalizzazione dei costi esterni;

in particolare la norma contiene la rielaborazione della definizione di pedaggio, che viene suddiviso in due componenti: un onere per l'infrastruttura (OPI) e un onere per i costi esterni (OCE); la sua applicazione riguarda i mezzi pesanti (minimo 12 tonnellate) che utilizzano determinate infrastrutture viarie; l'articolato contiene anche alcune esenzioni (ad esempio per veicoli conformi alle norme EURO più recenti) e alcune maggiorazioni (ad esempio in tratti stradali caratterizzati da una particolare «vulnerabilità» ambientale);

la norma contiene le indicazioni sulla destinazione delle risorse derivanti dall'ap-

plicazione di questa ecotassa, indicandone le priorità: tariffazione efficace, riduzione dell'inquinamento, riduzione di CO₂ e consumi di carburante, creazione di sostegno alla rete transeuropea di trasporto, ottimizzazione della logistica, sicurezza stradale, parcheggi sicuri;

il comma 2 del nuovo articolo 4-bis stabilisce che almeno il 15 per cento dei proventi derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dagli oneri di infrastruttura previsti dalla normativa vigente in materia, sia destinato al sostegno della rete transeuropea di trasporto (TEN-T);

il programma nazionale delle opere pubbliche comprende diverse infrastrutture che presentano notevoli problemi per il loro enorme impatto ambientale, per i costi esorbitanti e per la loro dubbia efficacia sul piano trasportistico e per la cui realizzazione appare irragionevole utilizzare le risorse derivanti dall'attuazione dell'ecotassa; in particolare le opere che meritano un ripensamento da parte del Governo sono le seguenti:

TAV Torino-Lione, il cui onere ammonta a 5.623 milioni di euro;

l'autostrada Tirreno-Brennero, il cui onere ammonta a 1.430 milioni di euro;

la Orte-Mestre, il cui onere ammonta a 1.428 milioni di euro;

il corridoio tirrenico meridionale e la bretella Cisterna-Valmontone, il cui costo ammonta a 2.742 milioni di euro;

l'autostrada tirrenica, il cui onere ammonta a circa 2.200 milioni di euro;

le opere infrastrutturali della Lombardia – la Brescia-Bergamo-Milano, la Tangenziale est esterna di Milano e la pedemontana lombarda – il cui onere complessivo ammonta a circa 10 miliardi di euro,

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti il Governo l'opportunità di specificare, alla lettera e) del comma 1

dell'articolo 4-*bis*, che sia la creazione di infrastrutture alternative, sia l'espansione della capacità attuale siano riferite prioritariamente ad infrastrutture e/o sistemi di trasporto pubblico e, in ogni caso, con l'esclusione di interventi che necessitino di ulteriore consumo di suolo;

b) valuti il Governo l'esigenza di circoscrivere il sostegno alla rete transeuropea di trasporto esclusivamente al miglioramento, all'adeguamento e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti;

c) appare opportuno utilizzare parte delle risorse derivanti dall'applicazione dell'ecotassa per l'implementazione della rete stradale locale senza pedaggio;

d) valuti il Governo l'esigenza prioritaria di un profondo ripensamento della mobilità, attraverso una rimodulazione di oneri e costi che permetta la totale inter-

nalizzazione dei sistemi di mobilità a più elevato impatto ambientale e sanitario e una radicale riduzione dei costi del trasporto pubblico locale, fino ad un progressivo azzeramento degli stessi per i pendolari;

e) valuti il Governo la necessità di utilizzare parte delle risorse derivanti dall'applicazione dell'ecotassa per l'avvio di un piano per la realizzazione dei raddoppi delle linee ferroviarie monobinario sulle quali insiste un'elevata domanda di mobilità;

f) valuti il Governo l'esigenza di garantire una gestione trasparente delle risorse che devono essere finalizzate unicamente alle priorità indicate onde evitare che vadano a sommarsi impropriamente ai profitti degli enti gestori delle tratte stradali.

ALLEGATO 3

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Atto n. 44.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VIII Commissione,

esaminato lo schema di decreto legislativo, recante recepimento della direttiva 2011/76/UE, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (atto n. 44);

sottolineata l'esigenza di un sollecito recepimento della direttiva n. 76 del 2011, il cui termine è scaduto il 16 ottobre 2013, anche al fine di evitare di incorrere nell'apertura della conseguente procedura di infrazione comunitaria;

preso atto positivamente dei chiarimenti richiesti dalla Commissione al Governo e resi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta del 30 gennaio 2014 in ordine:

a) alla natura facoltativa delle misure che gli Stati membri, dopo aver recepito la direttiva europea n. 76 del 2011, possono introdurre negli ordinamenti nazionali, con particolare riferimento alla possibilità di prevedere all'interno della tariffa dei pedaggi stradali, oltre agli oneri per il costo dell'infrastruttura, anche una componente relativa agli oneri per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e acustico;

b) alla necessità che tali misure, ove introdotte, debbano essere applicate senza alcuna disparità legata alla cittadinanza dell'autotrasportatore e senza provocare distorsioni della concorrenza tra operatori;

c) alla destinazione prioritaria degli introiti, derivanti dall'eventuale imposizione di specifici oneri per i costi da inquinamento del trasporto stradale, per qualificati interventi nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, al fine di ridurre l'inquinamento causato dal trasporto stradale e di sostenere la rete transeuropea;

considerato che la Commissione ha ritenuto di acquisire apposita relazione per conoscere il processo di recepimento della direttiva europea n. 76 del 2011 nell'ordinamento di diversi Stati membri dell'Unione europea;

rilevato, anche alla luce degli elementi conoscitivi acquisiti dalla Commissione in ordine al recepimento nei principali Paesi europei della direttiva n. 76 del 2011, che l'iniziativa normativa del Governo appare in linea con quanto già avvenuto o in corso di svolgimento in altri Stati membri dell'Unione;

ribadita la necessità che, in sede di attuazione delle norme comunitarie oggetto di recepimento, il Governo tenga sempre ben presente la necessità di contemperare l'applicazione dei giusti e prioritari principi «chi usa paga» e «chi inquina paga», operando per ridurre gli impatti negativi del comparto del trasporto stradale sull'ambiente e per incentivare le forme del trasporto merci con minori effetti di inquinamento, con l'altrettanto stringente necessità di evitare che l'introduzione di oneri aggiuntivi sul tra-

sporto stradale possa avere ripercussioni negative, nell'attuale situazione di prolungata crisi che il Paese attraversa, evitando al contempo l'adozione di misure che non siano equilibrate rispetto a quelle assunte dagli altri Paesi europei;

ritenuto, per questo, essenziale che, in sede applicativa, il Governo tenga adeguatamente conto di delle richieste e delle proposte provenienti dai rappresentanti di tutti gli interessi coinvolti, ivi compresi quelli degli operatori del settore, da vagliare attentamente e in un confronto autentico, al fine di ridurre al minimo i costi per l'economia e di non vessare le imprese italiane con inutili oneri sconosciuti negli altri Paesi europei;

valutate positivamente le motivazioni contenute nelle premesse della direttiva n. 76 del 2011 ed in particolare quanto affermato nel primo e nel quinto « considerando », laddove si afferma espressamente, da un lato, che « la promozione dei trasporti sostenibili è un elemento chiave della politica comune dei trasporti » e, dall'altro, che « per progredire nella realizzazione di una politica sostenibile dei trasporti, i prezzi dei trasporti dovrebbero rispecchiare più adeguatamente i costi dell'inquinamento atmosferico e acustico legati al traffico, dei cambiamenti climatici e della congestione... al fine di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture, ridurre l'inquinamento locale, gestire la congestione e combattere i cambiamenti climatici, a costi minimi per l'economia »;

ritenuto, per questo, che le esigenze in materia di protezione ambientale devono essere tenute presenti non solo nella fase di attuazione, ma anche nella fase di definizione delle misure dirette a ridurre l'impatto ambientale del settore dei trasporti, attraverso un pieno coinvolgimento del Ministero dell'ambiente e delle Commissioni parlamentari competenti per materia;

considerato in tal senso che:

a) ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 7 del 2010, non modificato

dallo schema di decreto in esame, i decreti ministeriali applicativi della facoltà di prevedere sistemi di pedaggio che prevedono l'imposizione di un onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico, sono adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

b) ai sensi del comma 6 dell'articolo 4 del decreto legislativo n. 7 del 2010, come integralmente sostituito dall'articolo 3 dello schema di decreto legislativo, in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 2, capoverso « articolo 7-novies » della direttiva europea n. 76 del 2011, almeno sei mesi prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio che preveda l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, devono essere specificamente comunicati alla Commissione europea:

1. con riferimento ai sistemi che non comportano pedaggi in concessione, i valori unitari e gli altri parametri atti a calcolare i costi dell'infrastruttura; le informazioni relative ai veicoli soggetti al pedaggio e alla percentuale dei costi che ci si prefigge di recuperare;

2. con riferimento ai sistemi che comportano pedaggi in concessione, i contratti di concessione; lo scenario di base su cui il concedente ha elaborato il bando della concessione;

c) ai sensi del comma 7 dell'articolo 4 del decreto legislativo n. 7 del 2010, come integralmente sostituito dall'articolo 3 dello schema di decreto legislativo in esame, prima dell'attuazione di un nuovo sistema di pedaggio che preveda l'imposizione di un onere per i costi esterni (onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), devono essere comunicate alla Commissione europea informazioni precise dirette a localizzare i tratti stradali in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni, con la specificazione della classe dei veicoli, delle tipologie di strade e dei periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi

esterni subirà variazioni, nonché l'entità degli introiti generati dall'onere per i costi esterni che si intende introdurre;

considerata, infine, la prevista possibilità di applicare una maggiorazione ai pedaggi su infrastrutture stradali ubicate in regioni montane che risentano fortemente di fenomeni di impatto ambientale e di congestione;

ritenuto che andrebbe in tal caso andrebbe valutata la possibilità di finalizzare gli introiti a interventi all'interno dell'ambito territoriale nel quale insiste il tratto stradale su cui è applicata la maggiorazione;

ritenuto altresì che andrebbe sostituito il riferimento alle « regioni montane » con quello più congruo alle « aree montane », considerato che la maggior parte delle regioni italiane presentano solo alcune parti del proprio territorio di carattere montano;

valutata altresì l'opportunità di prevedere forme di coinvolgimento delle Commissioni parlamentari competenti per materia sugli atti istitutivi, modificativi o di rinnovo dei pedaggi non comprensivi di oneri per i costi esterni;

rilevata l'opportunità di introdurre modifiche di carattere esclusivamente formale;

rilevata infine l'opportunità di valutare l'ipotesi di utilizzare parte delle risorse derivanti dalla maggiorazione dei pedaggi per oneri per costi esterni a un piano per il raddoppio delle linee ferroviarie monobinario e per il potenziamento della rete del trasporto locale non a pedaggio,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) si modifichi l'articolo 5 del decreto legislativo n. 7 del 2010, prevedendosi che i decreti ministeriali applicativi della facoltà riconosciuta dall'Unione europea ad

ogni Stato membro di prevedere sistemi di pedaggio che prevedono l'imposizione di un onere per i costi esterni (onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), vengano adottati in tempi congrui su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

2) si preveda che i citati decreti ministeriali applicativi della facoltà riconosciuta dall'Unione europea ad ogni Stato membro di prevedere sistemi di pedaggio che prevedono l'imposizione di un onere per i costi esterni (onere per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), siano emanati dal Governo previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili di carattere finanziario;

3) si preveda che ogni qualvolta il Ministero delle infrastrutture adempia all'obbligo di relazione, previsto dall'articolo 6 dello schema di decreto legislativo in esame, analoga relazione sia trasmessa dal medesimo Ministero alle Commissioni parlamentari competenti per materia;

4) all'articolo 3, comma 11, del decreto legislativo n. 7 del 2010, come modificato dall'articolo 2, sia sostituita la parola « regioni » con la parola « aree »;

e con le seguenti osservazioni:

a) valuti il Governo l'opportunità di prevedere che, ove in futuro si ritenesse necessario adottare i provvedimenti previsti dalla direttiva per la rimodulazione dei pedaggi stradali secondo criteri che tengano conto anche dei costi esterni (oneri per i costi causati dall'inquinamento atmosferico e/o acustico), l'emanazione di tali provvedimenti sarà preceduta dall'attivazione di uno specifico Tavolo tecnico di monitoraggio e concertazione nel quale sia assicurata una adeguata presenza dei rappresentanti di tutti gli interessi coinvolti, ivi compresi quelli degli operatori del settore dei trasporti;

b) al comma 12 dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 7 del 2010, modificato dall'articolo 2, valuti il Governo l'opportunità di correggere il rinvio al comma 10 del medesimo articolo 3, in quanto tale disposizione non disciplina alcuna maggiorazione, e di sostituirlo con il riferimento al comma 11;

c) all'articolo 4-bis del decreto legislativo n. 7 del 2010, introdotto dall'articolo 4, valuti il Governo l'opportunità di modificare il riferimento ai commi 10 e 11 dell'articolo 3 del medesimo decreto legislativo n. 7 del 2010, atteso che la disciplina relativa alla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura è recata dai commi 11 e 12 del citato articolo 3;

d) all'articolo 5, valuti il Governo se mantenere l'aggiornamento degli importi

« a decorrere dal 2013 » in considerazione dell'entrata in vigore del provvedimento;

e) all'articolo 7, che reca modificazioni all'allegato III del decreto legislativo n. 7 del 2010, valuti il Governo l'opportunità di modificare il riferimento ai commi 7 e 10 dell'articolo 2 del medesimo decreto legislativo, in quanto inesistenti;

f) valuti il Governo l'opportunità di modificare lo schema laddove faccia riferimento alla decisione n. 661/2010/UE, che elenca i progetti prioritari di interesse europeo, tenendo conto dei recenti orientamenti relativi alle reti transeuropee di trasporto fissati dal regolamento n. 1315 del 2013, che ha abrogato la predetta decisione.