una metodologia di valutazione del rischio. Al riguardo, per quanto afferisce specificamente alla tabella di marcia, l'iniziativa legislativa della Commissione europea ha fatto registrare un ritardo rispetto al termine inizialmente previsto del dicembre 2017, essendo stata pubblicata solo nella seconda metà del 2018. Il Governo Italiano ha accolto con favore la proposta, confermato il forte interesse in merito e rappresentato, di concerto con le altre Amministrazioni interessate, quando sopra indicato. Il negoziato è ancora nella fase iniziale.

Il Governo, coerentemente alle indicazioni contenute nella lettera d'intenti del Presidente della Commissione europea in merito al Pacchetto economia circolare nonché in linea con quanto espresso nella Risoluzione del Senato della Repubblica 6-00029 n.1, si impegna a contribuire alla transizione verso un modello economico circolare attraverso l'innovazione, l'occupazione e la crescita.

Il Governo si impegna a operare affinché vengano rispettati gli obiettivi europei indicati nelle direttive sui rifiuti del Pacchetto Economia circolare pubblicate nel giugno 2018. Il Governo intende potenziare le proprie linee d'azione in materia di recupero e riciclo dei rifiuti, uso più efficiente delle risorse, bioeconomia e ecodesign mirando a far convergere le finalità di sviluppo di un modello economico circolare con quelle del miglioramento della competitività delle imprese e di creazioni di posti di lavoro a maggior specializzazione.

In previsione e a seguito della pubblicazione del pacchetto di direttive sull'economia circolare, è proseguita nel 2018 l'attività di implementazione della strumentazione analitica, in particolare è stato predisposto e sottoposto a consultazione pubblica il documento "Economia circolare ed uso efficiente delle risorse - Indicatori per la misurazione dell'economia circolare", in linea con quanto previsto nel documento di posizionamento strategico "Verso un modello di economia circolare per l'Italia" del 2017.

9.2. Le politiche sul clima-energia

Il Governo, coerentemente con quanto evidenziato nelle Risoluzioni della Camera dei Deputati n. 6-00321 e n. 6-00323, si è impegnato a concludere il processo di riforma europeo del sistema di scambio di quote di emissione dei gas ad effetto serra (sistema ETS). In tale ambito, il Governo è anche riuscito in parte a salvaguardare le priorità in materia di disponibilità di quote gratuite.

Il Governo inoltre, in linea con le priorità stabilite nella lettera d'intenti del Presidente della Commissione europea, ha contribuito a definire e monitorare la strategia per la politica industriale dell'UE sostenendo l'effettiva integrazione della politica industriale in tutte le politiche che impattano sulla competitività, comprese quelle volte ad accelerare la transizione verso un'economia a basso consumo di combustibili fossili.

Clima internazionale

Per quanto attiene ai negoziati internazionali sul clima, il Governo ha partecipato attivamente al processo di definizione delle regole per dare piena operatività all'Accordo di Parigi, adottato nel dicembre 2015 in occasione della ventunesima conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC). Nell'ambito del ruolo svolto dall'Unione Europea nel contesto dei negoziati, il Governo ha contribuito alla definizione degli aspetti tecnici funzionali alla piena implementazione dell'Accordo attraverso l'adozione del cosiddetto "Libro delle regole di Katowice" nel corso della ventiquattresima Conferenza delle parti di Katowice sui cambiamenti climatici (COP 24). Tale documento, tra gli altri aspetti, prevede:

- il rafforzamento del meccanismo di monitoraggio, verifica e rendicontazione degli impegni dei Paesi sia sotto il profilo della riduzione delle emissioni che del supporto

- finanziario fornito ai Paesi in via di sviluppo;
- l'individuazione delle informazioni e delle caratteristiche comuni degli impegni nazionali volontari di mitigazione e adattamento;
 - la determinazione degli input e le modalità di svolgimento della valutazione globale degli impegni di riduzione delle emissioni dei Paesi (*global stocktake*);
 - la definizione delle modalità per contabilizzare le risorse finanziarie fornite e mobilitate per i Paesi in via di sviluppo;
 - l'adozione dei risultati emersi nel corso del "Dialogo Facilitativo" nel campo della mitigazione (Talanoa Dialogue), processo previsto dalla Decisione dell'Accordo di Parigi (COP21), finalizzato a fare stato dei risultati globali raggiunti nella riduzione delle emissioni e a individuare le possibili opportunità oltre ad accrescere gli impegni nazionali in tale ambito.

Clima ETS e Non ETS

Con riferimento agli specifici dossier definiti nel "quadro per le politiche dell'energia e del clima 2030", in data 30 maggio 2018, sono stati adottati, dal Parlamento Europeo e dal Consiglio, i due regolamenti ricadenti nel settore non-ETS (agricoltura, trasporti, civile, piccola industria e rifiuti). Si tratta del regolamento (UE) 2018/842 (regolamento ESR) relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 quale contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 e del regolamento (UE) 2018/841 (regolamento LULUCF) relativo all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia, e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 e della decisione n. 529/2013/UE.

I principali elementi introdotti e salvaguardati dall'azione del Governo sono:

- con riferimento al dossier ESR, l'introduzione di una ulteriore flessibilità, la cosiddetta riserva di sicurezza, al fine di delineare maggiore equità nello sforzo richiesto agli Stati membri per il raggiungimento del target di riduzione europeo al 2030 del meno 30 per cento rispetto ai livelli del 2005. Tale riserva è destinata ai paesi con PIL pro capite 2013 inferiore alla media EU che, al 2020, avranno effettuato maggiori riduzioni oltrepassando il proprio target (*overachievement*). L'accesso alla riserva è comunque subordinato al raggiungimento dell'obiettivo UE di riduzione al 2030 pari al 30 per cento rispetto ai livelli del 2005;
- con riferimento al regolamento LULUCF è stato definito un sistema solido e robusto di contabilizzazione e reporting nonché l'introduzione di una specifica flessibilità indirizzata in particolare a quei paesi con una alta percentuale di area forestale che potranno parzialmente compensare eventuali debiti derivanti dalla gestione forestale sostenibile salvaguardando comunque il principio secondo il quale l'Europa dovrà garantire la neutralità tra emissioni e assorbimenti al 2030 ("*no-debit rule*").

In relazione alla Strategia dell'Unione dell'energia e in particolare alla proposta di regolamento sulla *governance* dell'Unione dell'energia, in data 11 dicembre 2018 è stato adottato dal Parlamento europeo e dal Consiglio, il regolamento (UE) 2018/1999 nel quale si richiama l'attenzione alla predisposizione dei Piani nazionali integrati per l'energia e il clima. Si tratta del principale strumento d'azione nel quale saranno individuate le politiche e le misure che consentiranno il raggiungimento degli obiettivi europei, entro il 2030, in materia di clima ed energia: riduzione complessiva dei gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990 pari al 40 per cento, 32 per cento per le rinnovabili e 32,5 per cento per l'efficienza energetica.

Tale regolamento prevede inoltre l'elaborazione e la comunicazione alla Commissione europea, entro il 1° gennaio 2020, della strategia nazionale a lungo termine in una prospettiva di almeno 30 anni.

Riduzioni emissioni dei veicoli pesanti, commerciali leggeri e autovetture

Nell'ambito del pacchetto legislativo "*Clean Mobility Package*", per una mobilità "pulita, competitiva e connessa per tutti", in data 28 giugno 2018 è stato adottato in prima lettura il regolamento concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (HDV). Il Governo si è impegnato affinché fosse assicurata la creazione di un sistema solido di monitoraggio e rendicontazione delle emissioni di CO₂ derivanti dai veicoli HDV. Tali dati, infatti, saranno alla base del calcolo degli standard di emissioni di CO₂ per tale categoria di veicoli, previsti nella proposta di regolamento CO₂ veicoli commerciali pesanti (HDV) presentata il 17 maggio 2018 e per la quale si è giunti, in occasione del Consiglio dei ministri dell'ambiente del 20 dicembre 2018, ad un orientamento generale.

Il Governo si è fortemente impegnato per individuare obiettivi di riduzione ambiziosi ed equi nel rispetto del principio di neutralità tecnologica. In particolare l'accordo raggiunto al Consiglio prevede:

- un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂, a livello europeo, pari al 15 per cento dal 2025 e al 30 per cento dal 2030, quest'ultimo soggetto a riesame nel 2022. Gli obiettivi di riduzione si intendono rispetto alla media specifica delle emissioni di CO₂ relative all'anno 2019, primo anno in cui saranno disponibili i dati di monitoraggio delle emissioni di CO₂;
- un incentivo per i mezzi a zero-basse emissioni (ZLEV), definiti come veicoli le cui emissioni di CO₂ siano inferiori a 350 g/km/t, che si configura come un sistema di "supercrediti". Tale incentivo premia il costruttore che immette in commercio i veicoli ZLEV, conteggiando fino a due volte tali veicoli ai fini della determinazione delle emissioni medie specifiche del costruttore. È previsto comunque un CAP massimo per questo incentivo pari al 3 per cento;
- in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi, per ogni gCO₂/tkm che il costruttore ha emesso in eccesso rispetto al proprio obiettivo specifico, una sanzione pari a 4.000 €/gCO₂/tkm per il periodo 2025-2029 e a 6.800 €/gCO₂/tkm a partire dal 2030;
- una robusta clausola di revisione, prevista nel 2022, che *inter alia*, considera: la definizione di obiettivi di riduzione per altri tipi di veicoli pesanti compresi i rimorchi, gli autobus e i pullman, l'introduzione di obiettivi di riduzione delle emissioni vincolanti al 2035 e al 2040, la possibilità di sostituire, dal 2025, il sistema basato sui "supercrediti" con un approccio basato sulla definizione di soglie di immissione in commercio dei ZLEV (*benchmarking*), lo studio e l'analisi del contributo, per la riduzione delle emissioni di CO₂, dell'utilizzo di combustibili rinnovabili liquidi e gassosi alternativi, sintetici e avanzati, compresi i cosiddetti "e-fuel" o combustibili ecologici, prodotti mediante energia rinnovabile.

Inoltre, in data 17 dicembre 2017 è stato raggiunto l'accordo in prima lettura con il Parlamento europeo in relazione al regolamento concernente la revisione degli standard per le emissioni di CO₂ delle automobili e dei veicoli commerciali leggeri (LDV). L'azione del Governo ha consentito l'individuazione di standard di riduzione di CO₂ a livello europeo per il post 2020, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica e del costo-efficacia, che consentiranno una transizione verso una mobilità a basse emissioni favorendo l'innovazione nelle tecnologie pulite, includendo lo sviluppo di batterie innovative e la diffusione delle infrastrutture di ricarica (Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Mobilità a basse emissioni:

manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori - COM(2017) 675 - Risoluzione della 13^a Commissione del Senato della Repubblica, nr. 231).

In particolare l'accordo in prima lettura prevede:

- obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, a livello europeo, pari al 15 per cento sia per auto che per i van dal 2025, e al 37,5 per cento e al 31 per cento rispettivamente per le auto e per i van, dal 2030 rispetto ai target specifici di emissione ai costruttori del 2021;
- un meccanismo di incentivazione sull'immissione nel mercato dei veicoli a zero-basse emissioni - ZLEV (veicoli con emissioni al di sotto dei 50 gCO₂/km) basato su una soglia di immissione in commercio di tali veicoli. Qualora un costruttore superi una determinata percentuale di vendita di veicoli ZLEV, sarà premiato attraverso un "bonus" rispetto al proprio target specifico. In particolare, sia per le auto che per i van, sono state fissate soglie pari al 15 per cento dal 2025 e al 35 per cento e al 30 per cento rispettivamente per le auto e i van, dal 2030. Inoltre, per le sole autovetture è stata introdotta una norma transitoria limitata al 2030 (incluso) che prevede un rafforzamento nella contabilizzazione dei veicoli ZLEV per quei Paesi che nel 2017 presentano un basso tasso di penetrazione di tali veicoli;
- una clausola di revisione, prevista nel 2023, volta, *inter alia*: a rivedere il livello di ambizione dell'obiettivo al 2030, a fissare un obiettivo vincolante di riduzione al 2035 e al 2040, a valutare il potenziale contributo dell'uso di carburanti sintetici e carburanti alternativi avanzati prodotti da energia rinnovabile, a valutare l'effettiva diffusione sul mercato dell'Unione di veicoli ZLEV, in particolare con rispetto ai veicoli commerciali leggeri, e delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento di carburante nonché la rappresentatività dei valori di emissione di CO₂ rispetto a quelli reali.

Emissione di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e dei veicoli commerciali leggeri

Il Consiglio ed il Parlamento europeo hanno adottato il Regolamento UE 2018/956 del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi – (COM(2017) 279) con l'obiettivo di fornire dati completi alle autorità pubbliche per l'elaborazione e l'attuazione di politiche intese a promuovere veicoli più efficienti per il consumo di carburante e di permettere agli operatori del settore dei trasporti di avere accesso alle informazioni sulle prestazioni degli autocarri con caratteristiche simili consentendo loro di prendere decisioni di acquisto più consapevoli. L'adozione di tale Regolamento è propedeutica alla definizione di obiettivi vincolanti delle emissioni di CO₂ che saranno adottati nel 2019 in analogia con quanto già adottato per le autovetture ed i veicoli commerciali leggeri. La posizione assunta dall'Italia su tale dossier è in linea con la Risoluzione del Senato n. 213 del 26 luglio 2017 che evidenzia come sia necessario assicurare che le procedure per il monitoraggio delle emissioni non siano eccessivamente onerose e che sia garantito un adeguato periodo di transizione per l'adozione dei nuovi standard di emissione, anche in relazione al loro utilizzo per la determinazione dei nuovi valori di riferimento delle emissioni. Il Consiglio ha adottato un orientamento generale sulla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi (COM(2018)284). La proposta, in analogia con quanto adottato per altre categorie di veicoli, stabilisce per la prima volta gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti a decorrere dal 2025. Il negoziato dovrebbe concludersi nei primi mesi del 2019 con un accordo in prima lettura con il Parlamento europeo. Il Consiglio ed il Parlamento hanno raggiunto nel mese di dicembre un accordo sulla proposta di Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce le modalità di conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ delle

autovetture e dei veicoli commerciali leggeri dopo il 2020 (COM(2017) 676). La proposta emenda i Regolamenti UE 443/2009 e 510/2011 al fine di stabilire obiettivi più ambiziosi per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri agli orizzonti temporali 2025 e 2030. La revisione di tali obiettivi è strategica al fine di conseguire gli obiettivi generali di riduzione dei gas ad effetto serra sino a giungere ad una progressiva decarbonizzazione a livello globale in conformità agli obiettivi stabiliti a livello internazionale da ultimo dalla Conferenza di Parigi (COP 21).

9.3. Sviluppo sostenibile, biodiversità e gestione delle risorse idriche

Per quanto concerne le politiche globali per lo sviluppo sostenibile e di aggiornamento della Strategia UE 2020, il Governo ha continuato a rivestire un ruolo attivo nell'ambito dei processi inerenti lo sviluppo sostenibile a livello europeo e ha contribuito a mantenere alta l'ambizione degli Stati membri rispetto all'attuazione interna dell'Agenda 2030. Il Governo ha partecipato attivamente alle riunioni del gruppo di lavoro Agenda 2030, istituito nell'ambito del Consiglio affari generali, promuovendo con forza la necessità di identificare un percorso europeo comune, innovativo e trasformativo per attuare gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. A tal fine, il Governo ha sostenuto, in particolare nell'ambito delle riunioni del Gruppo di lavoro Agenda 2030, l'importanza di definire un quadro di riferimento strategico trasversale di attuazione dell'Agenda 2030 in grado di orientare la visione dell'Unione europea per il periodo post 2020 e di garantire che i principi della sostenibilità siano riflessi nelle politiche e nelle azioni interne ed esterne dell'Unione. Allo stesso modo, il Governo ha accolto con favore le raccomandazioni espresse dalla piattaforma multi-stakeholder di alto livello per lo sviluppo sostenibile, istituita dalla Commissione europea nel 2017, e con particolare riferimento alle proposte di revisione degli strumenti di governance per lo sviluppo sostenibile a livello europeo. Il Governo ha ripetutamente sollecitato la Commissione ad attuare le raccomandazioni contenute nelle conclusioni del Consiglio affari generali - "Il futuro sostenibile dell'Europa: la risposta dell'Unione europea all'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile" (10370/17, 20 giugno 2017) - che, ad oggi, risultano ancora prevalentemente disattese.

Le posizioni sostenute dal Governo in sede europea sono coerenti con le azioni e le iniziative intraprese a livello nazionale. Infatti, nell'ambito del processo di attuazione della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, il Governo assicurerà il funzionamento di un Forum nazionale per lo sviluppo sostenibile, ispirato al modello della piattaforma multi-stakeholder, al fine di supportare anche in ambito nazionale il processo di coinvolgimento multilivello della società civile. A tale riguardo, è stata organizzata a dicembre 2018 la prima Conferenza nazionale per lo sviluppo sostenibile, che ha ospitato anche una sessione di lancio del Forum.

Il Governo sostiene le Regioni e le Province autonome nel processo di definizione delle relative strategie per lo sviluppo sostenibile, attraverso l'assegnazione di risorse finanziarie e la fornitura di assistenza tecnica. Tale attività comprende una valutazione del contributo dell'attuale politica di coesione e del fondo sviluppo e coesione all'attuazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile, prefigurando una forte sinergia con il processo di definizione del nuovo quadro di programmazione legato alle politiche di coesione per il periodo 2021-2027.

Nella negoziazione in corso sul prossimo Quadro Finanziario Pluriennale, il governo continua ad essere impegnato a garantire al bilancio europeo risorse sufficienti, stabili e distribuite in modo equilibrato sul territorio degli Stati membri per la realizzazione degli obiettivi ambiziosi che l'Unione europea e gli Stati membri si sono dati in termini di mitigazione ed adattamento al cambiamento climatico, in primo luogo affinché sia confermato il target previsto del 25 per cento di mainstreaming climatico-ambientale, nonché di bilanciamento delle tre dimensioni dello sviluppo sostenibile - sociale, ambientale ed economica - in un'ottica di economia verde e circolare.

In particolare, per quanto riguarda il finanziamento del Bilancio UE attraverso risorse proprie connesse specificamente al settore ambientale, il Governo ha condiviso l'ipotesi di acquisire risorse basate sul riciclo degli imballaggi di plastica ed è intervenuto affinché un eventuale prelievo sulle quote ETS non intacchi il gettito di esse destinato a finalità ambientali

CAPITOLO 10

TRASPORTI

10.1. Trasporto stradale

Nell'ambito dell'iniziativa denominata "Europa in movimento", presentata dalla Commissione europea in data 31 maggio 2017, per migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale e promuovere una politica maggiormente sostenibile dei trasporti (Pacchetto Mobilità I) il Governo, nel corso del 2018, è stato impegnato a seguire i negoziati relativi alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradale nell'Unione (rifusione) – (COM (2017) 280). La proposta di modifica della direttiva 2004/52/CE, in materia di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale aveva originariamente previsto i seguenti contenuti innovativi: disposizioni per lo scambio di informazioni e di dati tra gli Stati membri in ordine ai mancati pagamenti del pedaggio, ai fini di una efficace repressione della violazione dell'obbligo di pagamento; l'inclusione nel perimetro del SET anche dei sistemi di telepedaggio legati alla sola lettura delle targhe, senza apparati di bordo, con espressa esclusione dei parcheggi; l'istituzione di punti di contatto nazionali per i dati di immatricolazione, con il compito di facilitare le procedure di repressione delle violazioni; la possibilità per i fornitori del servizio, fino al 31 dicembre 2027, di fornire per i veicoli leggeri anche solo l'apparato DSRC, invece che l'apparato con DSRC e satellite; l'indicazione dell'elenco delle tecnologie che possono essere impiegate ai fini delle operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi veniva inserita nell'allegato IV, e la Commissione era autorizzata a modificare detto elenco mediante atto delegato qualora una tecnologia risultasse obsoleta.

Il Governo ha sostenuto la proposta di introdurre un meccanismo di repressione paneuropea della violazione dell'obbligo di pagamento del pedaggio.

Un aspetto che aveva destato preoccupazione era quello dello spostamento dell'indicazione delle tecnologie che possono essere impiegate per la riscossione dei pagamenti SET dal testo della direttiva, nell'allegato IV. Poiché tale allegato avrebbe potuto essere modificato con un semplice atto delegato dalla Commissione, risultava di tutta evidenza l'indebolimento della valenza della disposizione rispetto alla vigente formulazione.

Nel corso del negoziato il Governo ha provveduto a sostenere le misure volte a facilitare il pagamento dei pedaggi da parte degli operatori del settore; mantenere l'indicazione delle tecnologie che possono essere usate per la riscossione dei pagamenti nel testo della proposta anziché nell'allegato IV; prevedere che, nel conferimento dei poteri delegati alla Commissione, fosse in ogni caso adeguatamente garantita la partecipazione degli Stati alle procedure di aggiornamento e revisione degli allegati, data la rilevanza delle materie delegate, come richiesto dal Senato con l'atto di indirizzo adottato dalla 8ª Commissione Permanente in data 26 luglio 2017 (sub lettere a, b e c).

Durante la Presidenza bulgara del I semestre 2018, una delle principali sfide è stata quella di incorporare nella proposta di direttiva gli elementi essenziali della decisione 2009/750/CE della Commissione, sulla base anche degli approfondimenti tecnici condotti in parallelo nell'ambito Comitato telepedaggio. La Presidenza ha quindi elaborato una proposta di compromesso tra le disposizioni contenute nella direttiva e le integrazioni derivanti dall'innesto di specifiche disposizioni della decisione.

L'inclusione dello scambio informativo per i mancati pagamenti del pedaggio ha costituito il secondo principale impegno dei negoziatori. Da un lato, infatti, il sistema doveva essere coerente con i principi e le disposizioni relative alla protezione delle informazioni personali, dall'altro, in alcuni Stati membri, la legislazione nazionale non consente di perseguire

un'infrazione senza una notifica nella fase intermedia. Il testo di compromesso consente margini di flessibilità agli Stati membri sia per il trattamento dei dati personali (nel senso richiesto dall'Italia) che margini di compatibilità con le legislazioni nazionali. In linea generale tra gli altri Stati membri vi è stato accordo in merito alla necessità di un sistema unico europeo di telepedaggio, seppur con qualche riserva sull'utilizzo del sistema stesso ai fini del miglioramento dell'enforcement. Si è registrata una ampia convergenza sul mantenimento delle tecnologie nel testo della direttiva, in linea con la posizione italiana. Si evidenzia che alcune scelte politiche di base, in particolare sulla remunerazione, non sono risultate completamente condivise da tutti gli Stati membri.

Nel Consiglio Trasporti del 7 giugno 2018 è stato approvato l'orientamento generale proposto per la direttiva sulla revisione del servizio europeo di telepedaggio. Il testo della direttiva concordato in Consiglio ha in generale raggiunto un buon livello di compromesso incorporando la decisione 2009/750/EC, avendo incluso le tecnologie nel corpo del testo e avendo curato attentamente gli aspetti sulla protezione dei dati.

Dall'11 luglio 2018 ha preso avvio il trilogato con il Parlamento europeo, culminato nella terza riunione tenutasi il 20 novembre scorso. Il compromesso finale raggiunto in esito all'ultimo trilogato, prevede che i requisiti specifici dell'infrastruttura (concernenti anche gli standard tecnici dei sistemi a microonde) vengano definiti mediante atti di esecuzione (e non mediante atti delegati) come era stato richiesto dall'Italia. Del raggiungimento dell'accordo tra i due colegislatori è stata data informativa dalla Presidenza nel corso del Consiglio Trasporti del 3 dicembre 2018.

In ordine alle due proposte di modifica della direttiva 1999/62/CE e ss.mm., la prima, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM (2017) 275), la seconda, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse su autoveicoli (COM (2017) 276), si rappresenta che la loro trattazione non è proseguita in quanto le Presidenze di turno del Consiglio del 2018 non le hanno inserite nei loro programmi.

Nel corso del 2018, è continuato il negoziato, già avviato nel precedente anno, sulle proposte di modifica di alcuni regolamenti e direttive in materia di trasporto stradale, facenti parte dei c.d. Pacchetto mobilità I e Pacchetto mobilità II.

Le posizioni rappresentate durante le numerose riunioni degli appositi Gruppi di lavoro consiliare (i cui esiti sono stati portati al Consiglio dei Ministri UE del 3 dicembre 2018 per l'orientamento generale) hanno tenuto presenti le linee concordate con gli Stati membri partner nell'ambito della c.d. "Road Alliance", composta dall'Italia e altri Paesi dell'Europa centrale, degli atti di indirizzo parlamentari sulle specifiche materie e dell'evoluzione delle discussioni che hanno reso necessario, in alcuni casi, sostenere posizioni di compromesso rispetto a quelle inizialmente assunte, anche in considerazione che un numero rilevante di Stati membri si sono riconosciuti nel c.d. "Gruppo di Visegrad" e consimili, i cui obiettivi sono risultati spesso divergenti ed inconciliabili rispetto a quelli dell'alleanza di cui l'Italia è parte. I lavori si sono svolti, nel primo semestre, sotto la Presidenza bulgara, ma, stante l'insufficienza delle proposte di compromesso della medesima, nessun accordo sui testi di modifica è stato raggiunto in occasione del Consiglio dei Ministri dei trasporti di giugno; ove, per ciascuno dei dossier, la Presidenza ha dovuto ripiegare su un rapporto di avanzamento dei lavori. Nel secondo semestre, sotto la Presidenza austriaca, vi è stata una accelerazione e, grazie anche agli sforzi dell'Italia volti alla ricerca di un accordo praticabile, che potesse trovare sostegno adeguato, si è pervenuti nel Consiglio dei Ministri dei trasporti del 3 dicembre all'orientamento generale, votato a maggioranza, ma anche con vari Stati membri contrari, sui testi di modifica negoziati sotto specificati.

Tali testi, ove il Parlamento europeo raggiunga una propria posizione per il negoziato, dovranno essere negoziati fra Consiglio e Parlamento europeo, con il coinvolgimento della Commissione per un'eventuale intesa sulle proposte normative discusse.

Pacchetto mobilità I**Modifica dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada ed al mercato del trasporto internazionale di merci su strada per adeguarli all'evoluzione del settore.**

In tale proposta di modifica, gli aspetti più rilevanti, per quanto riguarda il regolamento (CE) n. 1071/2009, sui quali il Consiglio ha raggiunto un accordo sono i seguenti:

- modifica del campo di applicazione del regolamento – è stato ampliato il campo di applicazione del regolamento, estendendolo alle imprese che effettuano trasporto internazionale di merci che operano con veicoli aventi massa superiore a 2,5 tonnellate e fino a 3,5 tonnellate, limite a partire dal quale la disciplina in materia di accesso alla professione già si applica. In sostanza le imprese appartenenti alla fascia sopra indicata dovranno richiedere la licenza comunitaria ed utilizzare le relative copie certificate conformi. Ciascun Stato membro può stabilire criteri diversi per quelle imprese che, pur facendo parte della suddetta fascia, operano solo in campo nazionale;
- adeguamento del requisito di stabilimento – al fine di rafforzare tale requisito, tentando di combattere il fenomeno delle imprese “letter box”, sono introdotte misure che rendono più concreto il rapporto tra l’impresa stessa e lo Stato membro di stabilimento. Tali misure si riferiscono, fra l’altro, ai dipendenti ed alle strutture tecniche;
- idoneità finanziaria - per i veicoli appartenenti alla fascia di nuova applicazione della disciplina, è prevista, salvo diversa scelta dello Stato membro, ai fini della dimostrazione dell’idoneità finanziaria, una cifra più bassa, rispetto a quella stabilita per i veicoli aventi massa superiore a 3,5 tonnellate;
- ulteriori requisiti per l’accesso alla professione - è stata eliminata la possibilità per ciascun Stato membro di introdurre, per l’accesso alla professione, ulteriori requisiti rispetto a quelli già fissati;
- onorabilità - sono indicati ulteriori settori nell’ambito dei quali gli Stati membri individuano norme rilevanti rispetto al possesso di tale requisito, vale a dire il diritto fiscale, il distacco dei lavoratori e gli obblighi contrattuali. Nell’ambito della medesima questione, viene attribuito alla Commissione il compito di individuare ulteriori violazioni che possono incidere sul requisito dell’onorabilità, fra cui anche quelle atte a distorcere la concorrenza nel mercato del trasporto su strada e a compromettere le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore;
- controlli - vengono introdotte regole più dettagliate per la collaborazione amministrativa tra gli Stati membri, per consentire che emergano situazioni irregolari;
- Registro Elettronico Nazionale – ne viene integrato il contenuto minimo, inserendo, nella parte riservata, le targhe dei veicoli in disponibilità e l’indice di rischio dell’impresa.

Per quanto concerne, invece, il regolamento (CE) n. 1072/2009 la modifica introdotta è relativa alle modalità di esecuzione del cabotaggio. Dopo lunghe discussioni, è prevalsa la tesi di conservare l’attuale normativa che prevede la possibilità di effettuare fino a tre viaggi di cabotaggio nell’arco dei sette giorni successivi all’ultimo scarico afferente un trasporto internazionale. La novità riguarda l’introduzione di un lasso temporale (cooling off period) durante il quale al veicolo che ha effettuato l’attività di cabotaggio non è consentita la medesima attività per un periodo di cinque giorni.

Modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di

periodi di riposo giornalieri o settimanali e del regolamento (CE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi.

In tale proposta di modifica, gli aspetti più rilevanti, per quanto riguarda il regolamento (CE) n. 561/2006, sui quali è stato raggiunto un accordo sono i seguenti:

- divieto di riposo in cabina – per assicurare adeguate condizioni di lavoro ai conducenti, è stato introdotto un divieto assoluto di trascorrere nella cabina del veicolo i periodi di riposo settimanale regolare. Nonostante le posizioni di molti Stati membri, tendenti ad alleggerire tale divieto consentendo il riposo in cabina anche in occasione del riposo settimanale regolare, purché in aree specificamente attrezzate, è stato raggiunto un accordo corrispondente agli intendimenti dell'Italia e dell'alleanza di cui fa parte;
- "ritorno a casa" – è stato fissato l'obbligo per le imprese di organizzare la propria attività in modo tale da consentire al conducente il ritorno nello stato membro di stabilimento dell'impresa da cui dipende, almeno ogni quattro settimane (o tre in caso di ricorso alla flessibilità nel riposo settimanale). Con tale misura si è cercato di porre un limite al c.d. "nomadismo" dei conducenti, costretti di fatto a non tornare presso la sede dell'impresa per lunghissimi periodi;
- articolazione dei riposi settimanali – rispetto al vigente ciclo bisettimanale, è stato concordato un ciclo di riposi basato su un periodo di quattro settimane, durante le quali il conducente deve usufruire di almeno due periodi di riposo settimanale regolare. In caso usufruisca di due periodi di riposo settimanale ridotto consecutivi, l'obbligo di "ritorno a casa" scatta al termine della terza settimana, in deroga rispetto a quanto esposto al punto precedente. Il numero di ore di guida rimane invariato, mentre le eventuali compensazioni, in relazione ai periodi di riposo settimanale ridotto, devono essere godute nell'ambito del ciclo quadrisettimanale.

Per quanto riguarda, invece, il regolamento (UE) n. 165/2014 la modifica concordata maggiormente rilevante riguarda un anticipo dell'obbligo di montaggio della versione 2 del tachigrafo "intelligente" e l'aggiornamento dei veicoli impegnati nel trasporto internazionale, secondo il seguente calendario:

- giugno 2022, per i veicoli di nuova immatricolazione, montaggio versione 2;
- dicembre 2024, per tutti i veicoli, aggiornamento con software dell'esistente apparecchio di controllo alla versione 2 del tachigrafo "intelligente".

Modifica della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione della normativa sociale e fissa norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (lex specialis).

L'accordo è stato raggiunto grazie alla mediazione della Presidenza austriaca che ha fatto propria una proposta di matrice sindacale danese che ha superato un momento di stagnazione dei negoziati, causa l'impossibilità di elaborare una posizione condivisa dalla maggioranza degli Stati membri. Tale accordo prevede:

- l'applicazione della disciplina del distacco in caso di trasporti di cabotaggio e di trasporti Paese terzo (cross trade);
- la non applicazione al transito;
- la non applicazione in caso di trasporto c.d. bilaterale;
- possibilità per il vettore durante i tragitti di andata e ritorno di un trasporto bilaterale di effettuare una operazione di carico o scarico per ciascuna tratta;
- per il trasporto combinato, applicazione della disciplina quando la tratta stradale iniziale e/o finale si svolge interamente sul territorio di uno Stato membro, viceversa,

- non applicazione quando la tratta stradale si svolge nella forma di un trasporto bilaterale;
- previsione di una lista predeterminata di documenti da esibire a fini di controllo su strada;
- utilizzo della piattaforma IMI per la presentazione da parte delle imprese delle dichiarazioni di distacco secondo un modulo standard.

Modifica della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada.

L'accordo sulla modifica della direttiva in questione prevede l'estensione della possibilità di utilizzare per tutte le tipologie di trasporto veicoli noleggiati in uno qualsiasi degli Stati membri, salvo la facoltà che viene riconosciuta al singolo Stato membro di limitare per le proprie imprese il periodo di utilizzazione del veicolo locato, nel caso in cui il veicolo sia locato in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo stesso, e di fissare una percentuale massima di veicoli locati rispetto al parco veicolare di una singola impresa. In ogni caso, circa l'aspetto dell'utilizzo, gli Stati membri non possono scendere sotto il limite di un mese per ogni anno di calendario e del 25% riguardo la proporzione dei veicoli locati. Altro elemento rilevante è quello dell'eliminazione della facoltà per gli Stati membri di vietare il noleggio di veicoli di massa superiore a 6 tonnellate nel trasporto in conto proprio. Si segnala, inoltre, che il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il 18 aprile 2018 la direttiva 2018/645/UE di modifica della direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica di conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri con l'obiettivo di allinearne le disposizioni alle nuove norme sul conseguimento della patente di guida introdotte dalla direttiva 2006/126/CE ed alle più recenti disposizioni sulla normativa sociale dell'autotrasporto e sull'utilizzo del cronotachigrafo, nonché a chiarire meglio gli ambiti di applicazione.

Il Governo ha sostenuto l'adozione di un accordo tra le Istituzioni nel rispetto delle indicazioni contenute nella risoluzione del Senato n.197 dell'11/4/2017, in particolare per ciò che attiene alla opportunità di favorire l'adozione di disposizioni armonizzate a livello europeo rispetto a quelle di livello nazionale ed alla istituzione di sistemi e procedure semplificate di consultazione e scambio tra le banche dati delle competenti autorità degli Stati membri dell'UE, al fine di acquisire rapidamente notizie sulle eventuali infrazioni commesse dai conducenti di un altro Stato membro e sulle relative sanzioni.

Pacchetto mobilità II

Con riferimento alle proposte di modifica di atti normativi, relative al Pacchetto mobilità II, si evidenzia la modifica della direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri.

Su tale direttiva, l'accordo per la sua modifica ha riguardato i seguenti aspetti:

- la lunghezza massima delle tratte stradali non deve superare, in linea d'aria, i 150 km, senza tener conto di eventuali operazioni di carico/scarico intermedie;
- per le attività di trasporto combinato con Paesi terzi, la nuova disciplina si applica alla parte che si svolge sul territorio dell'UE, purché la tratta non stradale si svolga per almeno 100 km sul territorio UE;
- indicazione della documentazione da esibire agli organi di controllo su strada, consentendo anche il ricorso al formato elettronico;
- possibilità per gli Stati membri di limitare ad un vettore non stabilito l'attività stradale connessa ad un trasporto combinato; tale termine non può essere inferiore a cinque

giorni di attività senza limiti numerici, mentre può essere anche fissato un periodo non superiore a cinque giorni di divieto prima dell'inizio del successivo periodo di attività;

- possibilità per gli Stati membri di adottare misure, finanziarie e non, per promuovere il trasporto combinato con riferimento alla costruzione/ammodernamento dei terminali intermodali, ai veicoli ed alle unità di carico;
- obbligo per la Commissione di valutare ed individuare criteri operativi per la compatibilità con il mercato interno di alcuni tipi di misure a favore del trasporto combinato.

Sempre nell'ambito del "Pacchetto Mobilità II, il Governo :

- per quanto riguarda il settore del trasporto di persone su strada, ha continuato a fornire supporto al processo decisionale relativo a un nuovo testo dell'accordo Interbus, al fine di estenderlo anche ai servizi regolari, rappresentando con insistenza la posizione di voler svolgere predetti servizi in partnership tra l'impresa stabilita in un Paese terzo e l'impresa europea stabilita nel Paese UE ove è prevista la salita/discesa dei passeggeri;
- ha continuato a partecipare ai lavori relativi alla revisione del Regolamento (CE) n. 1073/2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006, esprimendo valutazioni circa la proposta formulata dalla Commissione.

Sempre nell'ambito del Pacchetto mobilità II sono stati compiuti passi in avanti nell'esame della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico (COM(2017) 653). In particolare il Consiglio Trasporti ha adottato una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori su tale dossier che si pone l'obiettivo di aumentare la diffusione sul mercato di veicoli puliti da acquisire mediante appalti pubblici e quindi di contribuire alla riduzione delle emissioni complessive dei trasporti e della competitività e crescita nel settore. Nell'ambito del "Pacchetto Mobilità III – Safe Connected and Clean Mobility", presentato dalla Commissione europea in data 17 maggio 2018, il Governo ha seguito il negoziato in ordine alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (COM(2018)274). La sicurezza stradale è uno dei temi sui quali la Commissione ha focalizzato l'interesse, con l'obiettivo di medio termine di dimezzare gli incidenti mortali entro il 2030 e con l'obiettivo di lungo termine di azzerare il numero delle vittime del trasporto su strada entro il 2050. La direttiva 2008/96/CE, i cui contenuti vengono modificati dalla nuova proposta, è stata recepita a livello nazionale dal decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011. Con il predetto decreto legislativo sono state disciplinate, in particolare, le procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, ai controlli sulla sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale ed alle ispezioni di sicurezza.

Le principali innovazioni della proposta di direttiva riguardano:

- l'obbligo di estensione dell'applicazione dei contenuti della direttiva anche alle autostrade e strade principali al di fuori della rete TEN-T, nonché a qualsiasi progetto di infrastrutture stradali nelle aree extraurbane, completato mediante fondi dell'Unione Europea (originariamente prevista come facoltà dalla vigente direttiva);
- la modifica dell'attività di "ispezione di sicurezza stradale", al fine di chiarire la natura mirata di questa procedura e differenziarla dalla nuova procedura di "valutazione delle strade a livello di rete";

- la previsione della nuova definizione di “utenti della strada vulnerabili” che sono sovrarappresentati negli incidenti stradali mortali o con feriti gravi, e che richiedono una particolare attenzione nell’applicazione delle procedure previste in direttiva;
- l’introduzione di un criterio di consequenzialità logica tra le risultanze delle ispezioni di sicurezza stradale e le necessarie attività da porre in essere riferite alla sicurezza stessa;
- la soppressione del metodo della “classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti” e la sua sostituzione con la nuova procedura di “valutazione delle strade a livello di rete”;
- la previsione di un’attività ispettiva congiunta nelle zone di transizione tra le strade, oggetto della direttiva in parola, e le gallerie stradali oggetto della direttiva 2004/54/CE;
- la previsione di nuove attività sulla segnaletica stradale orizzontale e verticale al fine di una migliore riconoscibilità da parte dell’utente;
- l’obbligo per gli Stati membri di presentare relazioni triennali sull’applicazione dei risultati delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- l’integrazione degli allegati in armonia con le nuove disposizioni della direttiva.

Interesse primario dello Stato è la riduzione della mortalità e della incidentalità stradale, tutti obiettivi perseguiti dalla nuova proposta di direttiva. La sicurezza stradale è al centro dell’attenzione del Governo, delle Amministrazioni regionali e degli Enti locali, che tuttavia devono confrontarsi con la scarsità di risorse finanziarie in tal senso disponibili. Nel corso del negoziato il Governo ha sostenuto la proposta di revisione della direttiva in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, valutando positivamente in particolare le modifiche apportate alla metodologia di classificazione, nonché la previsione di attività dedicate per gli “utenti della strada vulnerabili”.

In linea generale l’orientamento prevalente degli altri Stati membri, pur favorevole all’aumento dei livelli di sicurezza della rete, non ha manifestato grande apertura verso l’ampliamento delle procedure obbligatorie previste dalla direttiva oltre l’ambito TEN. Il Parlamento svedese, ad esempio, ha avanzato una eccezione di sussidiarietà circa l’estensione delle procedure di sicurezza a tutta la rete stradale primaria. Numerosi Stati (tra cui Francia, Germania e Spagna) auspicavano il mantenimento delle vigenti procedure di sicurezza, che funzionano efficacemente, non riscontrando valore aggiunto nelle nuove metodologie previste nella proposta di modifica. Inoltre la maggioranza degli altri Stati ha richiesto l’espressa previsione nel testo della direttiva che gli allegati non risultino vincolanti. In Italia si segnala che già in occasione del recepimento della direttiva 2008/96/CE il contenuto degli allegati è stato riprodotto all’interno della normativa nazionale.

La Presidenza di turno del Consiglio del II semestre 2018, in capo all’Austria, ha avviato il negoziato sulla proposta di direttiva sin dallo scorso mese di luglio. Nei mesi di settembre, ottobre e novembre 2018 sono state esaminate tre successive versioni di compromesso redatte dalla Presidenza, sulla base delle osservazioni avanzate dagli Stati, nonché delle previsioni dell’orientamento generale parziale del Consiglio del 20 marzo 2018 in ordine agli adattamenti PRAC Omnibus.

Nel corso del Consiglio Trasporti del 3 dicembre 2018 è stato approvato l’orientamento generale sulla direttiva che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Tra le principali modifiche del testo di compromesso si segnalano: la nuova definizione di rete stradale primaria, che viene rimessa alla individuazione degli Stati membri; la specificazione che la valutazione delle strade a livello di rete può essere realizzata anche mediante mezzi elettronici (come videoregistrazioni); la previsione di allegati non obbligatori; la previsione di relazioni da parte degli Stati ogni cinque anni, nonché la rimodulazione dei poteri delegati della Commissione.

10.2. Trasporto ferroviario

Nel 2018 il Governo ha continuato a seguire il negoziato sulla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione) – (COM(2017) 548) del 27/09/2017 concernente la revisione del Regolamento (CE) 1371/2007.

Al riguardo il Consiglio Trasporti del 3 dicembre 2018 ha adottato un Progress report. Il Governo ha sostenuto tutte le proposte che nella sostanza migliorano l'accesso al servizio ferroviario senza discriminazioni e l'esperienza di viaggio delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, quelle che favoriscono lo sviluppo della multimodalità e quelle che tengono conto delle nuove tecnologie, soprattutto nell'ambito della bigliettazione.

10.3. Trasporto marittimo

In data 12 novembre 2018 si è tenuta la prima riunione del Comitato tecnico, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualità di Autorità competente, ai sensi dell'articolo 7 D. lgs. 17 ottobre 2016, n.201, che ha recepito la direttiva 2014/89/UE, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo. Particolare attenzione viene attribuita al tema della sostenibilità nonché al raggiungimento degli obiettivi di compatibilità ambientale definiti dalla Conferenza di Parigi, in coerenza con gli impegni assunti dall'Italia a livello internazionale in tema di riduzione dell'inquinamento attraverso scelte di modalità di trasporto che prediligano il ricorso a fonti energetiche poco inquinanti.

L'attenzione di alcuni progetti italiani è rivolta in particolare ad accelerare la transizione verso una mobilità a basse emissioni allo scopo di ridurre l'inquinamento di CO₂ nel trasporto marittimo incrementando l'uso del GNL ed a predisporre specifiche tecniche standard sia per la gestione delle infrastrutture che per i mezzi navali, sfruttando appieno le opportunità offerte dalla digitalizzazione, dalla decarbonizzazione e dell'innovazione nel settore dei trasporti marittimi a vantaggio dell'economia e della qualità della vita.

Il Governo ha sostenuto azioni per aumentare l'importanza socio-economica del trasporto marittimo. Sono attualmente in corso alcuni progetti italiani, tra cui alcuni ammessi anche a cofinanziamento dall'Unione europea, mirati a ridurre l'inquinamento di CO₂ e NO_x nel trasporto marittimo tramite studi e opere finalizzate a facilitare l'utilizzo del GNL come combustibile marittimo e l'utilizzo nelle nuove costruzioni navali di sistemi propulsivi dual-fuel o ibridi. Tali progetti contribuiscono ad attuare la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione d'infrastrutture per i combustibili alternativi (2014/94/UE), recepita nell'ordinamento nazionale con decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, e forniscono inoltre un utile contributo per la predisposizione di specifiche tecniche standard sia per la gestione e messa in sicurezza delle infrastrutture che dei mezzi navali.

10.4. Trasporto aereo

Relazioni estere UE

Da poco più di sedici anni, come noto, è stato attivato un processo di interazione tra gli Stati membri UE e la Commissione europea nel settore degli accordi aerei con i Paesi terzi, la cui negoziazione fino al 2002 era stata una prerogativa esclusiva dei singoli Stati europei. Tale processo ricade sotto la competenza concorrente tra Stati membri ed Unione Europea, di cui all'Articolo 4 punto 1 lettera (g) trasporti del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. L'attuale Commissione Junker ha promosso e sviluppato, con il consenso unanime degli Stati membri, la cosiddetta "Strategia Aviazione", ottenendo il rilascio nel 2016 di nuovi mandati

negoziali per avviare le trattative con l'Armenia, il blocco dei Paesi ASEAN (Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos/Lao PDR, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailandia, Vietnam), con l'Azerbaijan, il Qatar, la Tunisia, la Turchia e gli Emirati Arabi Uniti. Ad oggi sono stati conclusi dieci accordi cd. "globali" con i seguenti Paesi:

- Canada;
- ECAA [European Common Aviation Area, costituita da Albania, Bosnia-Erzegovina, Islanda (Paese EFTA – European Free Trade Association aderente alla EEA – European Economic Area), ex Repubblica jugoslava di Macedonia (già FYROM, oggi Repubblica della Macedonia Settentrionale), Norvegia (anch'esso Paese EFTA – European Free Trade Association aderente alla EEA – European Economic Area), Serbia, Montenegro e Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo (UNMIK, anche se ormai il Kosovo è riconosciuto dalla maggior parte degli Stati, tra cui l'Italia);
- Georgia;
- Giordania;
- Israele;
- Marocco;
- Moldavia;
- Svizzera;
- U.S.A. (Accordo e Protocollo Aggiuntivo).

Il negoziato globale con il Brasile è stato sospeso, poiché la controparte brasiliana ha dichiarato il proprio disinteresse a voler procedere nella stipula di un'intesa europea, dunque la negoziazione dei diritti di traffico è tornata nell'ambito dell'esercizio della sovranità dei singoli Paesi membri UE.

Sono stati invece finalizzati, anche se non ancora conclusi, gli accordi globali con:

- Ucraina, dalla parafatura avvenuta il 28 novembre 2013 inizialmente sospeso per i noti eventi politici, poi non concretizzatosi a causa della mancata definizione del territorio di Gibilterra da parte UE;
- Armenia, negoziato seguendo lo schema-tipo degli accordi per la realizzazione di un'area comune in materia di aviazione con i Paesi limitrofi (*Common Aviation Area*) e parafato il 24 novembre 2017, anch'esso non concluso a causa della questione territoriale di Gibilterra;
- Tunisia, negoziato secondo lo schema-tipo dell'accordo euromediterraneo (graduale recepimento della normativa UE nell'ordinamento tunisino, correlato al progressivo ampliamento dell'accesso al mercato e alle facoltà operative) e parafato l'11 dicembre 2017, che costituisce l'ultimo caso delle intese che non è stato possibile concludere a causa della problematica legata a Gibilterra.

Sono ancora in corso, invece, le trattative con il citato blocco dei Paesi ASEAN, con l'Azerbaijan, il Qatar e la Turchia. Non sono stati ancora attivati i negoziati con gli Emirati Arabi Uniti.

Paesi Asean: nell'anno 2018 si sono svolte tre tornate negoziali: la prima a Bruxelles dal 30 maggio al 1 giugno, la seconda a Singapore dal 16 al 17 ottobre e la terza a Salisburgo (organizzata dalla Presidenza di turno austriaca dell'Unione Europea) dal 21 al 22 novembre. Quella di Salisburgo sembrava essere destinata a realizzare la conclusione dell'accordo globale più esteso mai registrato da ambo le Parti, ma al termine di una serrata trattativa che aveva portato alla finalizzazione della quasi totalità del testo, la Malaysia e, per alcuni aspetti, il Brunei si sono tirate indietro. Al momento nessun'altra data è stata individuata per il prossimo incontro.

Qatar: dopo la quarta tornata di consultazioni svoltasi a Doha il 18 e 19 aprile 2018 è intervenuto un fitto scambio di corrispondenza volto a chiarificare sia i dettagli tecnici che le

prospettive operative, in modo tale da facilitare lo svolgimento del successivo incontro, schedato nel mese di gennaio 2019.

Turchia: anche in questo caso si è tenuta una sola riunione (la quarta) il 22 e 23 marzo a Bruxelles. Le posizioni continuano ad essere piuttosto distanti, nonostante l'avvenuto recepimento di buona parte della normativa europea da parte turca. La Commissione ha tenuto sia la scorsa estate che in autunno incontri tecnici con la controparte, ma senza registrare risultati significativi. Anche i rapporti con Cipro rimangono tesi e a fronte del forte supporto politico alla conclusione dell'accordo europeo non sono stati registrati progressi di rilievo.

Azerbaijan: nella tornata negoziale del 24 e 25 ottobre del 2017 a Baku l'accordo sembrava praticamente concluso, rimanendo da definire solo la questione della convertibilità delle valute e della disciplina delle fasi transitorie dell'accesso al mercato. La salvaguardia dei sussidi economici del Governo a favore di AZAL, il vettore azero, deve invece aver prevalso su ogni altro elemento, persino sull'incremento dei collegamenti e dei posti di lavoro che una maggiore liberalizzazione dei servizi avrebbe apportato. E' previsto nella seconda metà del gennaio 2019 un Dialogo politico ad alto livello a Baku, e viene auspicato che il segnale politico riesca a prevalere su altre logiche.

Emirati Arabi Uniti: la controparte emiratina continua nella propria alternanza di atteggiamenti di apertura e chiusura.

Regolazione trasporto aereo

Riguardo alla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo, che abroga il Regolamento (CE) n. 868/2004 - COM (2017) 289, concernente la protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che recano pregiudizio ai vettori aerei comunitari nella prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di Paesi non membri dell'Unione europea (Atto indirizzo Senato Doc. XVIII n. 212 del 25/07/2017), nel giugno 2018 il Consiglio ha raggiunto l'Orientamento Generale; successivamente si sono svolti quattro triloghi Parlamento/Consiglio/Commissione (27 giugno, 24 settembre, 17 ottobre e 20 novembre 2018).

Con l'ultimo trilogio del 20 novembre è stato raggiunto un primo accordo con il Parlamento sulla base della proposta della Presidenza austriaca al fine di superare le principali preoccupazioni sollevate durante il corso dei lavori dalla maggior parte degli Stati membri, ivi inclusa l'Italia.

Tali preoccupazioni riguardano:

- il potenziale impatto del regolamento sulla connettività in tutta l'Unione - il citato impatto è stato mitigato dall'inserimento nel regolamento di un comma nel quale è stabilito che la Commissione concluderà l'indagine senza adottare misure di riparazione laddove tale adozione andasse contro l'interesse dell'Unione, interesse che viene determinato tenendo conto, tra gli altri aspetti, della necessità di mantenere alti livelli di connettività;
- l'impatto del regolamento sugli accordi aerei bilaterali tra Stati membri e Paesi terzi - tale impatto è stato mitigato dalla previsione, nel disposto del regolamento, della possibilità per gli Stati membri interessati di richiedere alla Commissione una sospensione dell'indagine al fine di utilizzare in via prioritaria i meccanismi di risoluzione delle controversie previsti negli accordi bilaterali;
- l'esclusione dei diritti di traffico come possibili misure di riparazione - tale esclusione è stata espressamente prevista nel testo del regolamento);