CAPITOLO 6

AMBIENTE

6.1 Attuazione della strategia sull'economia "circolare"

Nel quadro della strategia comune di attuazione della direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE, il Governo italiano ha partecipato attivamente ai lavori promossi per la discussione e finalizzazione della iniziativa legislativa di cui alla comunicazione della Commissione COM(2018)337, relativa alla proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio circa la prescrizione dei requisiti minimi per il riutilizzo delle acque reflue trattate. Il Governo ha accolto con favore la proposta di regolamento riconoscendo che la stessa mira a garantire uniformità di disciplina su tutto il territorio europeo relativamente ad una misura di grande valore strategico, non soltanto perché la carenza idrica è una realtà in aree crescenti dell'UE, ma anche nell'ottica dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della realizzazione di una vera economia circolare.
Pertanto, al fine di poter contribuire in modo attivo, condiviso e proficuo ai lavori in programma presso il Consiglio Ambiente nell'iter di approvazione del suddetto atto normativo, il Governo ha ritenuto opportuno coinvolgere nelle attività molteplici attori a diverso titolo. L'Italia, essendo tra i Paesi membri che già praticano il riutilizzo, ha presentato il sistema di riutilizzo nazionale agli altri stati dell'Unione europea. Inoltre, durante l'iter di negoziazione, il Governo ha chiesto e ottenuto che le disposizioni relative alla gestione del rischio, ai permessi e autorizzazioni e al controllo di conformità dovessero garantire la necessaria flessibilità per poter adattare il regolamento alle situazioni già in essere. La partecipazione ai lavori è stata proficua e costante fino all'approvazione del testo di compromesso finale, avvenuto durante il *Coreper* del 18 dicembre 2019, testo definito grazie all'accordo raggiunto con il Parlamento europeo nel corso del terzo trilogo del 2 dicembre 2019.
Tra le priorità politiche, l'accesso universale all'acqua, quale bene comune e diritto umano universale, riveste per il Governo un ruolo di primaria importanza. Il Governo ha ritenuto, per il conseguimento di tale obiettivo, di continuare a sostenere tali istanze nella proposta della Commissione europea di rifusione della direttiva 98/83/CE, concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano.
A seguito del complesso *iter* negoziale di definizione di un testo condiviso tra Parlamento, Consiglio e Commissione, nel corso del quinto trilogo sull'argomento svoltosi il 18 dicembre 2019, i co-legislatori hanno raggiunto un accordo provvisorio sulla proposta di rifusione della direttiva che preserva tutte le principali *red-lines*, tecniche e politiche, avanzate dall'Italia, tra cui proprio il tema dell'accesso all'acqua.
Il testo di compromesso, a seguito dell'analisi ed eventuale approvazione da parte del *Coreper*, nel corso del 2020 dovrebbe passare all'esame ed eventuale ratifica del Parlamento europeo.
Il compromesso raggiunto sull'accesso all'acqua prevede il mantenimento dell'obbligo per gli Stati membri di migliorare l'accesso all'acqua potabile e promuoverne l'uso, nonché di garantire che i gruppi vulnerabili ed emarginati abbiano accesso all'acqua potabile, lasciando, tuttavia, a questi ultimi un certo livello di sussidiarietà per identificare le misure più appropriate. Rispetto al testo approvato come *General Approach* nell'ambito del Consiglio Ambiente del 5 marzo 2019, nell'attuale formulazione, si è ottenuto un ulteriore passo in avanti per rafforzare lo stesso art. 13 dedicato al tema, così come richiesto dall'Italia, prevedendo il suo inserimento tra gli obiettivi specifici della direttiva e così modificando l'art. 1 della stessa.
Il Governo ha rafforzato il suo impegno per la transizione verso un modello di economia circolare attraverso il supporto alla Piattaforma europea degli *stakeholders* per l'economia circolare (ECESP) e alla piattaforma nata specularmente a livello nazionale denominata ICESP. Nell'ambito di ICESP, il Governo ha promosso l'attivazione di gruppi di lavoro sulle tematiche di maggior

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

rilevanza per l'economia circolare, anche in connessione ai lavori di ECESP. L'impegno del Governo si è concentrato in particolare nel favorire il raccordo tra gli *stakeholders* pubblici e privati operanti nel contesto dell'economia circolare e nel promuovere dialogo ed interazioni intersettoriali, anche per la definizione di posizioni condivise in relazione alla partecipazione ad iniziative comunitarie. Tra i risultati si segnalano la realizzazione di un documento di posizionamento sugli strumenti di *policy* e *governance* e la creazione di una *task force* focalizzata sul problema regolatorio della cessazione della qualifica di rifiuto (c.d. *end of waste*). Al fine di rimuovere gli ostacoli per una piena attuazione dell'economia circolare sono stati individuati quattro ambiti di intervento su cui sarà necessario lavorare: 1. Strumenti di *governance* 2. Strumenti normativi 3. Strumenti tecnologici ed eco-innovativi 4. Strumenti economici e finanziari. L'obiettivo della piena attuazione di un modello di economia circolare è stato ribadito nella Comunicazione sul *Green Deal* approvata in data 11 dicembre 2019 dalla Commissione europea di cui il Governo ha condiviso l'impostazione e la grande ambizione comunitaria in tema di transizione economica ed ambientale che prevede, tra l'altro, la piena mobilitazione dell'industria.
Infine, nel corso del 2019, il Governo ha continuato a seguire con estrema attenzione la fase di negoziazione relativa alla proposta di direttiva europea finalizzata a ridurre l'impatto di determinati prodotti monouso in plastica sull'ambiente acquatico e a favorire la transizione verso un'economia circolare, proposta presentata dalla Commissione il 28 maggio 2018.

6.2 Le politiche sul clima-energia

Nell'ambito dei negoziati internazionali sul clima, l'azione del Governo ha garantito la partecipazione attiva al processo per la definizione delle regole tecniche necessarie a dare piena operatività all'accordo di Parigi adottato nel dicembre 2015 ed entrato in vigore il 4 novembre 2016. Alla COP25, svoltasi a Madrid nel dicembre 2019, l'Italia ha partecipato attivamente, sia a livello politico sia a livello tecnico, a tutti i filoni negoziali più importanti. Nello specifico, l'obiettivo prioritario per la COP25 è stato quello di dare seguito alle decisioni adottate dalla ventiquattresima conferenza delle parti di Katowice e dalla prima conferenza delle parti dell'accordo di Parigi, nonché concludere alcuni aspetti del programma di lavoro concordato a Parigi nel 2015.
Altro obiettivo prioritario per il Governo è stato progredire nella discussione sull'ambizione dell'azione climatica, in seguito alle discussioni avvenute al *summit* sull'azione climatica delle Nazioni unite che si è svolto lo scorso settembre a New York. Infine, in seguito alla selezione di Regno Unito e Italia come Paesi ospitanti della COP26 e degli eventi preparatori, il Governo ha stabilito una *task force* interministeriale ed ha iniziato i lavori di definizione degli eventi da ospitare nel secondo semestre del 2020.
L'azione del Governo in particolare è stata finalizzata a contribuire al lavoro tecnico per:

- il rafforzamento di un 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;
- la progressione nella definizione delle regole tecniche per i meccanismi del mercato del carbonio e la transizione dal regime del protocollo di *Kyoto* a quello dell'accordo di Parigi preservando l'integrità ambientale;
- la definizione delle direttive al meccanismo finanziario della UNFCCC e gli aspetti di *capacity building* e trasferimento tecnologico;
- l'individuazione delle caratteristiche per i registri delle azioni di mitigazione e di adattamento;
- la definizione e rafforzamento degli aspetti trasversali relativi ai cambiamenti climatici, come l'integrazione della parità di genere e del rispetto dei diritti umani nelle politiche e misure per contrastare i cambiamenti climatici, la partecipazione del pubblico e l'educazione ambientale;

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

- la formazione del messaggio di alto livello riguardo il ciclo di ambizione e il rinnovamento degli impegni nazionali di mitigazione (NDC) da presentare nel primo trimestre del 2020, in vista della valutazione globale degli sforzi dei Paesi (*global stock-take*);
- l'avanzamento dei rapporti bilaterali col Regno Unito, il segretariato UNFCCC e gli altri attori chiave per attuare i termini della *partnership* per l'organizzazione della COP26 nel novembre 2020 e degli eventi preparatori, ovvero la riunione pre-COP, l'evento giovani e cambiamenti climatici e l'evento Africa, questi ultimi tre da tenersi in Italia in autunno 2020.

Con riferimento alla strategia a lungo termine dell'Unione per la riduzione delle emissioni di *gas* a effetto serra conformemente all'accordo di Parigi, a seguito della comunicazione della Commissione europea, *"A Clean Planet for all"* COM(2018) 773, le conclusioni adottate dal Consiglio europeo il 12 dicembre 2019, approvano l'obiettivo di neutralità climatica e invitano la Commissione a elaborare quanto prima nel 2020 una proposta di strategia a lungo termine dell'UE, in vista dell'adozione da parte del Consiglio e della presentazione all'UNFCCC al 2050.

In questo quadro, l'azione di Governo, è stata indirizzata a sostenere l'obiettivo di neutralità climatica al 2050, accogliendo favorevolmente la presentazione del *Green Deal* europeo e, al contempo, rappresentando la necessità di accompagnare il processo di trasformazione delle nostre economie con investimenti adeguati e la creazione di nuove competenze attraverso misure equilibrate e socialmente giuste.

Al riguardo, si rappresenta che una prima tappa al processo di decarbonizzazione al 2030 è stata definita e dettagliata nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima, trasmesso alla Commissione europea entro il 31 dicembre 2019, come previsto dal regolamento (UE) 2018/1999 (regolamento "*Governance*").

È stata, quindi, varata una proposta per inserire misure volontarie per il settore agricolo nella Strategia a Lungo Termine, finalizzata alla limitazione delle emissioni, e per modificare il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, al fine di ottimizzare il ruolo delle filiere connesse alla produzione delle biomasse di origine forestale ed agroforestale, in un'ottica di sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Sono stati adottati due provvedimenti che completano il quadro normativo che definisce le politiche di riduzione dei *gas* ad effetto serra nel settore dei trasporti, con l'obiettivo di giungere ad una progressiva decarbonizzazione del settore, ovvero, il regolamento (UE) 2019/631 del 17 aprile 2019, -che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (c.d. *"Regolamento CO2 LDV"*) e il regolamento (UE) 2019/1242 del 20 giugno 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO 2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 (c.d. *"Regolamento CO2 HDV"*).

Rispetto al primo regolamento, l'azione del Governo ha contribuito all'adozione di un provvedimento che prevede obiettivi ambiziosi–di riduzione delle emissioni di CO_2 a livello europeo, pari al 15 per cento a partire dall'anno 2025 sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri, e al 30 per cento a partire dall'anno 2030 per le autovetture e al 31 per cento per i veicoli commerciali leggeri.

Concorrono al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione, tutti gli HDV destinati al trasporto di merci, mentre sono esclusi dal campo di applicazione i veicoli professionali e gli autobus. L'obiettivo europeo di riduzione delle emissioni è ripartito, anche in questo caso, tra i costruttori ai quali è assegnato annualmente un proprio *target* specifico.

Al fine della determinazione di tale *target*, i veicoli HDV sono suddivisi in sottogruppi in base alle proprie caratteristiche tecniche. Il regolamento, inoltre, prevede un meccanismo di incentivazione di veicoli a basse-zero emissioni e un elemento di flessibilità (c.d. *banking* e il *borrowing*) nella contabilizzazione delle emissioni ai fini della *compliance*

In relazione all'impegno riguardante il monitoraggio delle foreste italiane, il Governo nel corso dell'anno è riuscito a finalizzare le attività, in parte già avviate nell'ultimo quadrimestre dell'anno

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

precedente, preordinate alla realizzazione del primo "Rapporto Nazionale sullo stato delle Foreste in Italia (RAF Italia)".
I risultati di tale attività hanno permesso anche di sottoporre a revisione, in ambito internazionale, la documentazione per la realizzazione del *Global Forest Resources Assessment* (FRA) della FAO in preparazione per il 2020, e, in ambito *Forest Europe* (Conferenza Ministeriale sulla protezione delle foreste in Europa), di implementare i questionari sulle risorse qualitative e quantitative delle foreste italiane.
Con riferimento al settore LULUCF (Land Use, Land Use Change and Forestry), a seguito della ratifica dell'accordo di Parigi sul clima e dell'adozione del regolamento (UE) 2018/841, 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, l'azione di Governo ha tenuto conto del ruolo significativo che le attività di uso del suolo e degli ecosistemi forestali, oltre la gestione forestale, possono avere nel ciclo del carbonio e il contributo che queste possono dare alla riduzione delle emissioni di *gas* serra ed alla lotta ai cambiamenti climatici.
Il Governo si è, quindi, impegnato affinché venga valorizzato il ruolo che le politiche ambientali e le scelte di gestione forestale, tanto nello sfruttamento delle foreste italiane per la produzione sostenibile di biomassa e più, in generale, nella gestione del carbonio, quanto nel trattamento delle foreste di neoformazione derivate da abbandono, possono svolgere nell'ottica della riduzione delle emissioni di biossido di carbonio, nell'accrescimento dell'impiego di energie rinnovabili, nella promozione di consumi sostenibili ed erogazione di servizi ecosistemici in vista del raggiungimento degli obiettivi di neutralità carbonica al 2050.
Relativamente al contrasto alle emissioni ed ai cambiamenti climatici, il Governo ha realizzato una prima concreta applicazione del "Codice nazionale indicativo di buone pratiche agricole per il controllo delle emissioni di ammoniaca".
Il Governo, pertanto, si è impegnato ad indirizzare le politiche in tale settore, anche nell'ambito del piano nazionale integrato per l'energia e il clima, nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi di conformità della normativa europea e delle priorità definite a tale riguardo dalla stessa Commissione europea.
Il Governo ha sostenuto:

a. l'operazione internazionale "*30 Days at sea - Phase II*", tenutasi dal 1° al 31 ottobre 2019, promossa da INTERPOL, finalizzata al contrasto dei reati ambientali perpetrati: lungo i litorali marittimi e nei corsi d'acqua interni; dalle imbarcazioni, anche straniere, presenti nelle acque nazionali; nei porti, con specifico riferimento al traffico di rifiuti;
b. il "Piano nazionale delle Ispezioni", in attuazione del regolamento (UE) n. 660/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio in data 15 maggio 2014, a seguito del quale sono stati eseguiti controlli presso stabilimenti, imprese, intermediari e commercianti, in conformità all'art. 34 della direttiva 2008/98/CE in data 19 novembre 2008, per assicurare la sussistenza e la validità della documentazione autorizzatoria dell'attività di gestione dei rifiuti nonché ispezioni sulle spedizioni di rifiuti e sul relativo recupero o smaltimento, concernenti la verifica e l'accertamento.

Nel settore della tutela della biodiversità, il Governo ha stimolato l'azione di contrasto al commercio illegale della fauna e flora minacciate di estinzione ai sensi della Convenzione di Washington (CITES - *Convention on International Trade in Endangered Species of wild fauna and flora)*, partecipando, tra l'altro, all'operazione internazionale congiunta "*Thunderball*", promossa da Interpol e dall'OMD (Organizzazione Mondiale delle Dogane).
L'azione, nata dalla consapevolezza che la criminalità ambientale è diventata, ormai, la quarta attività illecita transnazionale più lucrativa per le organizzazioni criminali dopo i traffici di sostanze stupefacenti, di armi da fuoco e la tratta di esseri umani, è in linea con le priorità del ciclo programmatico pluriennale (c.d. "*Policy Cycle*" 2018-2021) del Consiglio dell'Unione europea volto

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

alla repressione delle forme più gravi di criminalità internazionale nonché con il piano d'azione dell'UE contro i traffici illeciti di specie selvatiche per il quinquennio 2016-2020.

6.3 Le politiche per lo sviluppo sostenibile

Il 30 gennaio 2019 la Commissione europea ha pubblicato un *reflection paper* che raccoglie indicazioni su potenziali obiettivi e *target,* oltre ad alcune valutazioni su scenari e livelli di integrazione del processo di attuazione dell'agenda 2030 nelle principali politiche strategiche europee (quadro *post* 2020).
Nel 2019, il Consiglio affari generali ha adottato due testi di conclusioni consiliari che mirano ad indirizzare in modo sostanziale il processo di attuazione interna dell'agenda 2030 demandando alla Commissione europea il compito di definire un documento di orientamento strategico europeo per lo sviluppo sostenibile al 2030.
I testi richiamano, inoltre, la possibilità di revisionare il sistema di *governance,* monitoraggio e valutazione delle politiche per rappresentare meglio i principi, gli obiettivi e la visione dell'agenda 2030 nell'azione interna ed esterna dell'Unione europea.
Nell'ottobre 2019 il Consiglio europeo ha riaffermato il proprio impegno nel processo di attuazione dell'agenda 2030 e ha ribadito l'importanza per l'Unione europea di dotarsi di una strategia per lo sviluppo sostenibile con una visione al 2030.
Il Governo ha lavorato affinché l'Unione europea svolgesse un ruolo da protagonista nei processi messi in atto per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile e, allo stesso modo, rafforzasse il percorso di coerenza tra la trasposizione interna dell'agenda 2030 e gli altri strumenti di programmazione, in particolare quelli strategici, finanziari e del semestre europeo per il post-2020. Per raggiungere questi obiettivi integrati, il Governo si è adoperato, in particolare, sostenendo l'introduzione di espliciti riferimenti nel testo di conclusioni consiliari, affinché le istituzioni europee adottino un approccio coerente e coeso verso la realizzazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile. Il Governo ha sostenuto, attraverso una fattiva collaborazione con gli Stati membri, ogni sforzo per indirizzare il quadro politico dell'Unione europea e garantire maggiore linearità tra le politiche europee e gli obiettivi di sviluppo sostenibile e i relativi traguardi.

6.4 Le politiche ambientali nel Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027

L'azione del Governo è stata fortemente orientata a sostenere l'importanza e il ruolo dell'Unione europea nel preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente e nel contrastare i cambiamenti climatici, il degrado degli ecosistemi e la perdita di biodiversità
In tale direzione, il Governo ha partecipato ai lavori del negoziato in corso sulla definizione del quadro finanziario pluriennale 2021-2027 sostenendo le proposte della Commissione europea concernenti l'aumento al 25 per cento dell'obiettivo di spesa generale connesso al clima, condividendone una serie di condizioni di attuazione e di *target.* Sul punto, il Governo ha altresì formulato una serie di proprie posizioni e di proposte emendative, tra cui la necessità che vengano fatti sforzi maggiori per un efficace *climate-tracking* che garantisca una spesa effettiva. Inoltre, il Governo ha lavorato affinché il bilancio europeo tenga conto, attraverso un approccio "precauzionale", dell'obiettivo 2050, in quanto le infrastrutture che saranno finanziate dal prossimo quadro finanziario pluriennale 2021-2027 avranno effetti che andranno oltre l'orizzonte temporale del 2030.
Per quanto riguarda il *climate mainstreaming* relativo agli strumenti specifici, il Governo ha lavorato, in linea generale, per la conferma delle proposte relative ai *target* specifici attribuiti ai programmi settoriali (tra cui PAC, orizzonte Europa, invest EU, politica di coesione) e per rafforzare, anche in questo caso, il meccanismo di individuazione e *tracking* della spesa climatico-ambientale.

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

Rispetto alla nuova politica agricola comune, il Governo ha lavorato, tra l'altro, per assicurare adeguata rappresentazione del *mainstreaming* della biodiversità e della rete natura 2000.
In relazione al programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE) –, il Governo ha sostenuto fortemente la proposta della Commissione europea in merito all'ampliamento dei fondi per il programma in quanto conforme all'interesse nazionale al raggiungimento di importanti obiettivi climatico-ambientali.
Riguardo alla previsione di assicurare al bilancio europeo risorse proprie connesse al settore ambientale, il Governo ha espresso una posizione di condivisione generale in merito alla possibilità di intervenire con un prelievo sul sistema di scambio delle quote di emissioni ETS, segnalando altresì alcune perplessità rispetto all'attuale formulazione (che includerebbe l'estensione dell'applicazione del sistema di scambio a nuovi settori di cui attualmente non si conoscono i campi di intervento) nonché assicurando che un eventuale prelievo sulle quote ETS non intacchi il gettito destinato a finalità ambientali. Con riferimento alla proposta di risorsa propria basata su un contributo nazionale calcolato in base alla quantità di rifiuti non riciclati di imballaggi in plastica di ciascuno Stato membro, il Governo ha assunto una posizione tendenzialmente favorevole all'adozione di sistemi incentivanti su obiettivi specifici legati alla riduzione e allo smaltimento delle plastiche, pur evidenziando la necessità di definire gli aspetti tecnici di calcolo.

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

CAPITOLO 7

ENERGIA

7.1 Mercato interno dell'energia elettrica

Nel corso del 2019 si è conclusa l'adozione del pacchetto di misure legislative denominato "*Clean Energy for all Europeans*" con l'approvazione e la loro pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione delle norme relative al nuovo disegno del mercato interno dell'energia elettrica. Le misure - che comprendono il regolamento UE 2019/943 sul mercato interno dell'energia elettrica, la direttiva UE 2019/944 norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica, il regolamento UE sulla preparazione ai rischi nel settore dell'energia elettrica ed il regolamento UE che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia - mirano ad aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento e la flessibilità del mercato facilitando l'integrazione delle energie rinnovabili nella rete e la gestione dei rischi, nonché rafforzare la cooperazione transfrontaliera; ciò porterà a un settore elettrico più pulito, più sicuro e più competitivo.
Attraverso questo pacchetto normativo viene altresì assicurato un quadro normativo europeo atto a garantire l'efficiente funzionamento del mercato elettrico al fine di procedere lungo il percorso della decarbonizzazione. Gli esiti negoziali riflettono le sensibilità italiane a sostegno di modelli di mercato atti a favorire una sempre maggiore penetrazione delle fonti rinnovabili, inclusa la promozione di modelli di mercato che vedono un ruolo accresciuto dell'autoconsumo, della generazione distribuita e di soggetti innovativi come le comunità energetiche e le diverse forme di aggregazione. Vengono altresì introdotti rigorosi standard emissivi per gli impianti di generazione elettrica che intendono partecipare ai meccanismi di capacità, promuovendo in tal modo fonti energetiche più pulite e attuando le condizioni per una progressiva uscita dal sistema di quelle più inquinanti.

7.2 Governance dell'Unione dell'energia, energie rinnovabili ed efficienza energetica

Nell'attuare la "*governance*" dell'Unione dell'Energia il Governo ha predisposto ed inviato alla Commissione europea a fine 2019 il Piano nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima. Il Piano costituisce lo strumento con il quale ogni Stato membro, in coerenza con le regole europee vigenti e con i provvedimenti attuativi del pacchetto europeo energia e clima, stabilisce i propri contributi agli obiettivi europei al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO_2, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività. In generale, il Piano persegue gli obiettivi di:

- accelerare il percorso di decarbonizzazione, considerando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050 e integrando la variabile ambiente nelle altre politiche pubbliche;
- mettere al centro il cittadino e le imprese (in particolare piccole e medie), in modo che siano protagonisti e beneficiari della trasformazione energetica;
- favorire l'evoluzione del sistema energetico, in particolare nel settore elettrico, da un assetto centralizzato a uno distribuito basato prevalentemente sulle fonti rinnovabili;
- garantire adeguati approvvigionamenti delle fonti convenzionali, perseguendo la sicurezza e la continuità della fornitura;
- promuovere l'efficienza energetica in tutti i settori, come strumento per la tutela dell'ambiente;

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

- promuovere l'elettrificazione dei consumi, in particolare nel settore civile e nei trasporti;
- accompagnare l'evoluzione del sistema energetico con attività di ricerca e innovazione che, in coerenza con gli orientamenti europei e con le necessità della decarbonizzazione profonda, sviluppino soluzioni idonee a promuovere la sostenibilità, la sicurezza, la continuità e l'economicità delle forniture.

7.3 Mercato interno del gas naturale

In data 17 aprile 2019, è stata adottata dal Parlamento Europeo e dal Consiglio la direttiva (UE) 2019/692 che modifica la direttiva 2009/73/CE relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale.
La direttiva europea mira a rafforzare il mercato interno del gas naturale nell'Unione europea, contribuendo alla sicurezza degli approvvigionamenti. In particolare, vuole affrontare gli ostacoli al completamento del mercato interno del gas naturale derivanti dalla non applicazione delle norme del mercato dell'Unione ai gasdotti di trasporto da e verso i Paesi terzi. Le modifiche introdotte dalla direttiva mirano quindi ad assicurare che le norme applicabili ai gasdotti di trasporto che collegano due o più Stati membri siano applicabili anche ai gasdotti di trasporto che collegano l'Unione con i Paesi terzi, quindi dal limite delle acque territoriali dello Stato membro fino al primo punto di interconnessione con la rete nazionale.
La direttiva, nella sua formulazione finale, salvaguarda le specificità e gli interessi nazionali riconoscendo la possibilità di escludere dall'applicazione della direttiva i gasdotti di collegamento esistenti, inclusi quelli con il Nord Africa, evitando di riaprire un negoziato bilaterale con le autorità di regolazione di quei Paesi sulla applicazione delle regole comunitarie su tali gasdotti, con risultati non prevedibili e potenzialmente in grado di mettere a rischio la sicurezza degli approvvigionamenti di gas.

7.4 Reti Trans-Europee dell'energia

Il 31 ottobre 2019 è stato adottato l'atto delegato dalla Commissione europea con l'allegata lista dei Progetti di Interesse Comune (PCI) per il biennio 2019-2021. La lista riflette le aspettative italiane in merito ai progetti di interesse comune nel settore dell'energia e comprende 10 progetti di diretto interesse italiano; di questi, cinque sono relativi a progetti di interconnessione elettrica, quattro sono relativi alla rete del gas e uno riguarda il potenziamento di un oleodotto esistente. Con riferimento al negoziato sulla dotazione finanziaria destinata ad infrastrutture energetiche nel quadro della cd. *Connecting Europe Facility* (meccanismi per collegare l'Europa) il testo licenziato dal Consiglio consente forme di finanziamento europeo a progetti transfrontalieri di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile, in sintonia con le aspettative italiane di promozione delle energie rinnovabili anche attraverso lo scambio tra Paesi dell'UE tramite la costruzione di nuova capacità rinnovabile con il contributo finanziario dell'Unione.

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

CAPITOLO 8

TRASPORTI

8.1 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 2019, è stato impegnato a seguire i negoziati relativi alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la modifica della 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 - [COM (2017) 275] (cosiddetta *"Eurovignette"*), già avviati in Consiglio nell'anno 2017 e poi sospesi nel corso dell'anno 2018.
Nel primo semestre del 2019 la Presidenza di turno del Consiglio, in capo alla Romania, ha ripreso l'esame della proposta legislativa. Al riguardo il Governo, condividendo l'impostazione della proposta originaria della Commissione europea, ha sostenuto l'abolizione dei sistemi di tariffazione basati sul tempo, favorendo i sistemi basati sulla distanza percorsa, in ossequio ai principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", e ha supportato l'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva a tutti i veicoli. Il Governo ha inoltre sostenuto l'abolizione delle deroghe per alcune tipologie di mezzi di trasporto merci (compresi fra 3,5 e 12 tonnellate), sinora facoltativamente escluse dagli Stati membri, a fronte di esternalità comunque da esse cagionate, con effetti distorsivi sulla concorrenza. Il Governo ha anche sostenuto fortemente l'obbligo del reinvestimento delle risorse derivanti dall'applicazione della direttiva nel settore dei trasporti, in linea con quanto richiesto dal Senato con l'atto di indirizzo adottato dalla 8a Commissione Permanente in data 26 luglio 2017 ovvero: ampliare la portata del vincolo di destinazione degli introiti da *mark-up* (maggiorazione), prevedendo l'obbligo del reinvestimento nel settore dei trasporti, nonché assicurare che gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico siano destinati a sostenere le infrastrutture e i servizi di trasporto collettivo. Si è purtroppo registrato che su tutti questi aspetti, particolarmente qualificanti della proposta di direttiva, lo stato del negoziato ha subito un forte arretramento.
Considerata l'impossibilità di trovare un accordo su un testo stabilizzato della proposta, la Presidenza romena ha optato per la presentazione nel Consiglio dei Ministri del 6 giugno 2019, di un *Progress report* (stato di avanzamento dei lavori), in cui sono stati evidenziati gli elementi principali su cui è stata registrata la condivisione di una maggioranza di Stati.
Dopo l'adozione del *Progress report*, nel corso secondo semestre del 2019 la Presidenza di turno della Finlandia, ha ripreso il dibattito sulla proposta, sottoponendo all'esame del Consiglio alcune nuove versioni di compromesso. In tale fase del negoziato, ulteriore elemento di criticità, introdotto con un emendamento richiesto dall'Austria, è stato l'aumento del *mark-up*, previsto ora addirittura fino al 50 per cento (con il raddoppio, in pratica, del vigente limite del 25 per cento), su cui il Governo ha manifestato grande preoccupazione, atteso che una soglia così elevata potrebbe causare gravi ripercussioni economiche. Si evidenzia infatti che tale disposizione riveste un aspetto particolarmente sensibile per l'Italia, che è obbligata ad utilizzare i corridoi merci su strada in ambito transalpino, nelle more del completamento di valide alternative modali.
Nonostante la difficoltà di trovare un ampio accordo su un testo condiviso nel corso della riunione del Coreper del 20 novembre 2019, la Presidenza finlandese ha insistito per la presentazione al Consiglio TTE del 2 dicembre 2019 dell'orientamento generale, imprimendo un'accelerazione sul dossier, risultata da ultimo eccessiva e incompatibile con l'esigenza di approfondire meglio le implicazioni dei numerosi emendamenti via via presentati dagli Stati membri.

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

Nel corso della riunione del Consiglio TTE del 2 dicembre 2019, dopo una lunga e complessa trattativa Italia, Germania, Grecia, Paesi Bassi, Svezia e Lussemburgo hanno ribadito le proprie obiezioni, già sollevate in Coreper, il 20 novembre 2019, ma non prese allora in considerazione dalla Presidenza, nonostante i succitati Paesi formassero una minoranza di blocco (in considerazione anche dell'astensione del Regno Unito). L'Italia in particolare ha lamentato il venir meno di tutte le innovazioni più rilevanti atte a dare attuazione ai principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" (come il passaggio a sistemi di pedaggio basati sulla distanza, l'ampliamento dell'ambito di applicazione a tutti i veicoli, l'abbandono delle deroghe), nonché l'inserimento di una disposizione inaccettabile per l'Italia che avrebbe consentito l'aumento del *mark-up* su un corridoio sino al 50 per cento anche in mancanza di valide alternative di trasporto (quale è, ad esempio, il caso del Brennero).La Presidenza ha dovuto constatare l'impossibilità di raggiungere l'orientamento generale sul dossier. Si tratta di un risultato per nulla scontato fino alla vigilia, atteso che solo l'Italia aveva denunciato con coerenza gli sviluppi della trattativa, come non conciliabili con gli obiettivi della proposta iniziale, oltre che con i nostri interessi. Una posizione, inizialmente isolata, che è però riuscita progressivamente a coagulare intorno a sé un gruppo rilevante di Paesi scettici (seppur per ragioni diverse), permettendo pertanto nuovi opportuni approfondimenti in Consiglio, prima del confronto in sede di trilogo.

Sempre nell'ambito del Pacchetto Mobilità I, il Governo fin dal mese di gennaio 2019 ha proseguito l'impegno a supporto della elaborazione degli atti di esecuzione previsti dalla direttiva di rifusione della direttiva sul servizio europeo di telepedaggio, nelle more della pubblicazione del testo definitivo. A seguito della pubblicazione della direttiva (UE) 2019/520 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 stradali nell'Unione (rifusione), il Governo ha seguito i negoziati intesi alla predisposizione sia degli atti delegati che degli atti di esecuzione previsti dalla stessa direttiva.

Nel corso della delicata trattativa il Governo, in particolare, ha supportato la conferma negli allegati del nuovo atto di esecuzione *(Commission Implementing Regulation on detailed obligations of EETS providers, minimum content of the EETS domain statement, electronic interfaces, requirements for interoperability constituents and repealing Decision 2009/750/EC, and its annexes)* dell'indicazione degli standard tecnici, a cui l'apparato di bordo europeo deve risultare conforme, che includono le norme tecniche che descrivono il sistema utilizzato a livello nazionale. Nella riunione del Comitato telepedaggio del 2 ottobre 2019 si è raggiunto l'accordo sul testo del predetto atto di esecuzione, con il voto a favore di tutti gli Stati membri partecipanti, salvo quello della Svezia. La Commissione non ha ancora tuttavia comunicato la formale adozione dell'atto.

Nel corso del 2019, è continuato il negoziato, sulle proposte presentate nel 2017 dalla Commissione UE di modifica di ulteriori regolamenti e direttive in materia di trasporto stradale, facenti parte del Pacchetto Mobilità I e del Pacchetto Mobilità II.

I lavori si sono svolti, nel primo semestre, sotto la Presidenza romena, e nel secondo semestre, sotto la Presidenza finlandese. Sotto quest'ultima, sono maturate le condizioni per tentare di raggiungere un accordo di compromesso tra le posizioni del Consiglio, del Parlamento, che nel frattempo sulle diverse materie aveva votato i propri testi, e la Commissione.

Nei mesi di novembre e dicembre 2019, si sono svolte quattro riunioni del c.d. "trilogo", con lo scopo di raggiungere un accordo finale di compromesso sui testi in esame, relativamente ai primi tre dossier del Pacchetto I. In data 11 dicembre 2019 è stato raggiunto l'accordo tecnico, che è stato approvato il 20 dicembre dal Coreper, potendo quindi proseguire l'iter verso l'adozione finale. Di seguito si indicano gli aspetti maggiormente dibattuti, che sono stati risolti positivamente per l'Italia.

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

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.

- Veicoli leggeri: le regole armonizzate in materia di accesso alla professione e al mercato del trasporto internazionale, previo periodo transitorio, si applicheranno anche ai veicoli aventi massa compresa tra 2,5 e 3,5 tonnellate (con obbligo di licenza comunitaria e della relativa copia certificata conforme);
- Cabotaggio: l'accordo raggiunto contempla la conservazione del vigente sistema di un massimo di tre operazioni nei sette giorni seguenti l'ultimo scarico afferente un trasporto internazionale, con l'aggiunta di un periodo di divieto di cabotaggio nel Paese membro già coinvolto di quattro giorni;
- Trasporto combinato: le tratte iniziali e finali afferenti un trasporto combinato, per evitare elusioni delle norme, possono essere considerate alla stregua di un trasporto di cabotaggio, con l'applicazione dei limiti che lo riguardano, qualora si svolgano interamente sul territorio di uno Stato membro. Agli Stati membri è data anche la possibilità di fissare un periodo più lungo di attività ed un periodo di divieto più corto dei quattro giorni ordinari;
- "Ritorno a casa" del veicolo: le imprese hanno l'obbligo di organizzare la propria attività in modo da assicurare che i veicoli utilizzati nel trasporto internazionale ritornino presso un centro operativo della stessa, situato nello Stato membro di stabilimento, almeno ogni otto settimane.

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.

- Divieto di riposo in cabina: è stato concordato un testo che conferma espressamente il divieto assoluto di trascorrere nella cabina del veicolo i periodi di riposo settimanale regolare o più lungo;
- Interruzione del periodo di riposo a bordo di traghetto o treno: è stato concordato che il conducente che accompagna un veicolo a bordo di un traghetto o di un treno può interrompere il periodo di riposo giornaliero regolare e settimanale ridotto, per non più di due volte per non più di un'ora complessiva, per svolgere altre attività connesse al veicolo. Durante tali periodi, il conducente deve avere a disposizione una cabina o una cuccetta dove trascorrere il riposo. Il periodo di riposo settimanale regolare può essere, invece, interrotto, con le medesime modalità, solo nel caso in cui il viaggio ha una durata superiore a otto ore e il conducente abbia accesso ad una cabina;
- Estensione del periodo di guida: il conducente, in circostanze eccezionali, può superare il tempo massimo di guida giornaliero o settimanale nel caso in cui debba raggiungere un centro operativo dell'impresa o il luogo di residenza per trascorrere un riposo settimanale. Tale estensione non può superare un'ora. L'estensione può raggiungere le 2 ore se è stata presa un'interruzione di guida di 30 minuti immediatamente prima del prolungamento della guida. Ogni periodo di estensione della guida deve essere compensato con un equivalente periodo di riposo da fruire in un'unica soluzione, in consecutiva rispetto ad un qualsiasi periodo di riposo, entro la fine della terza settimana seguente a quella in cui si è verificata l'estensione del periodo di guida;
- "Ritorno a casa" del conducente: è stato concordato l'obbligo per le imprese di organizzare la propria attività in modo tale da consentire al conducente il ritorno al centro operativo in cui è normalmente stabilito nello Stato membro di stabilimento dell'impresa da cui dipende o nel suo luogo di residenza, almeno ogni quattro settimane;
- Articolazione dei riposi settimanali: l'accordo recupera l'articolazione bisettimanale per l'effettuazione dei periodi di riposo. In via di deroga, nel caso in cui il conducente sia impegnato

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

in attività di trasporto internazionale di merci è possibile godere di due riposi settimanali ridotti consecutivi, con 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 e due ridotto. In caso usufruisca di due periodi di riposo settimanale ridotto consecutivi l'obbligo di "ritorno a casa" scatta al termine della terza settimana. Il numero di ore di guida rimane invariato.

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 raggiunto prevede:

- l'applicazione della disciplina del distacco in caso di trasporti di cabotaggio e di trasporti con struttura del tipo "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, in via transitoria a condizione che il conducente possa registrare manualmente nel tachigrafo il transito delle frontiere e a regime solo fino alla data in cui è obbligatorio il montaggio nei veicoli di prima immatricolazione della versione 2 del tachigrafo intelligente;
- 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.

Per quanto riguarda, inoltre, il dossier del Pacchetto Mobilità I concernente la modifica della direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, oggetto di discussione nel corso degli ultimi due anni, su cui il Parlamento europeo ha espresso il proprio avviso, i negoziati in sede consiliare non hanno trovato un'intesa data la connessione con i dossier del Pacchetto n. 1. Nell'ambito del Pacchetto mobilità II**,** il Governo ha partecipato ai negoziati relativi all'adozione del regolamento del Palamento europeo e del Consiglio 2019/1161/UE del 20 giugno 2019 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico. Tale regolamento ha l'obiettivo di aumentare la diffusione sul mercato di veicoli puliti da acquisire mediante appalti pubblici e, quindi, di contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti e di CO2 generate dal settore dei trasporti e di aumentare la competitività e crescita nel settore.

Il Governo, inoltre, ha fornito supporto all'adozione della decisione 2019/984/UE del 5 giugno 2019 per quanto riguarda i termini di applicazione delle norme speciali in materia di lunghezza massima delle cabine in caso di miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, dell'efficienza energetica e delle prestazioni di sicurezza.

Per quanto riguarda il "Pacchetto Mobilità III – Mobilità sicura, pulita e connessa" presentato dalla Commissione europea il 17 maggio 2018, il Governo è stato impegnato a sostenere la "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" nel negoziato del cosiddetto trilogo per la definizione del testo del provvedimento. Sulla predetta proposta legislativa è stato raggiunto l'orientamento generale nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE del 3 dicembre 2018 e, sotto la Presidenza di turno della Romania, nei mesi di gennaio e febbraio 2019, si è svolto un serrato trilogo, stante l'imminenza delle elezioni per il rinnovo del Parlamento europeo. Nella votazione del 4 aprile 2019, la plenaria del Parlamento ha adottato l'emendamento di compromesso alla proposta di direttiva.

Nel corso del negoziato il Governo ha continuato a supportare la proposta di revisione della direttiva in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, sostenendo, in particolare, l'estensione dell'ambito di applicazione della stessa oltre alla rete transeuropea di trasporto (rete TEN-T), le modifiche apportate alla metodologia di classificazione, nonché la

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

previsione di attività dedicate per gli "utenti della strada vulnerabili", in linea peraltro con la posizione sostenuta nel corso del 2018.
Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 26 novembre 2019 è stato pubblicato il testo della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Tra le principali modifiche previste dalla nuova direttiva si segnala l'estensione dell'ambito di applicazione della stessa alle autostrade e alle altre strade principali oltre a quelle appartenenti alla rete transeuropea di trasporto. Le disposizioni sulla sicurezza si applicano anche alle strade al di fuori delle aree urbane costruite utilizzando fondi dell'Unione europea.
La nuova direttiva, al fine di perseguire l'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050, secondo l'approccio del "sistema sicuro", prevede l'implementazione di strade intelligenti, che perdonano l'errore *("forgiving roads")*, ponendo massima attenzione anche agli utenti della strada vulnerabili e sviluppando nuovi indicatori e parametri per la sicurezza stradale (quali *KPI for infrastructure*, limiti di velocità correlati alla geometria stradale, ecc.). La direttiva stabilisce che gli Stati membri provvedano ad eseguire una prima valutazione della sicurezza stradale a livello di rete, entro il 2024 e successivamente ogni cinque anni, per individuare le condizioni di rischio e la classificazione, in almeno tre categorie, di tutte le strade principali degli Stati membri.
Nel 2019, nell'ambito dell'Accordo del 1958 delle Nazioni Unite (UNECE) in materia di omologazione dei veicoli e loro componenti, al quale l'Unione europea ha aderito nel 1997, sono stati adottati nuovi regolamenti sugli autoveicoli. In particolare, sono stati adottati tre nuovi Regolamenti (nn. 148, 149 e 150) in materia di dispositivi di illuminazione, di segnalazione luminosa e retroriflettenti dei veicoli. Inoltre è stato adottato un nuovo regolamento sui sistemi di informazione per i conducenti di veicoli pesanti al fine di individuare gli utenti vulnerabili della strada (ciclisti) (regolamento n. 151). Infine, è stato adottato un nuovo regolamento sui sistemi avanzati di frenatura per autovetture e veicoli commerciali leggeri.
Per quanto concerne il settore del trasporto di persone su strada, si fa presente che si è continuato a fornire supporto per il 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.
Infine, ai sensi dell'accordo UE con la Svizzera firmato a Lussemburgo nel 1999 in materia di trasporto su strada e su ferro, è stato fornito supporto all'iter di approvazione (tuttora in corso), da parte del Consiglio UE, della richiesta di autorizzazione a concludere un accordo bilaterale con la Svizzera, in deroga alla disposizione del predetto accordo UE - Svizzera che prevede, relativamente al trasporto su strada di persone, il divieto di cabotaggio.
Con riferimento alla comunicazione della Commissione europea (2018) 293 "*Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni. L'Europa in movimento. Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita*", si è avviato da qualche anno un lungo e ambizioso percorso di trasformazione digitale delle infrastrutture viarie nel nostro Paese, in una logica dell'*Internet of Things*, dando altresì il via alle sperimentazioni su strada pubblica dei veicoli automatici e connessi.

8.2 Trasporto marittimo

Nel corso del 2019 è proseguito l'impegno del Governo nell'implementazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (2014/94/UE). In linea con gli impegni assunti dall'Italia a livello internazionale circa il raggiungimento degli obiettivi di compatibilità ambientale definiti dalla Conferenza di Parigi, il Governo, nell'ottica della riduzione dell'inquinamento da CO2, ha continuato a porre l'attenzione sulla mobilità a basse emissioni, incrementando l'utilizzo del GNL (Gas Naturale Liquefatto) come

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

combustibile marittimo anche attraverso attività progettuali ammesse a cofinanziamento dall'Unione europea.
Il Governo, inoltre, ha sostenuto azioni per aumentare l'importanza socio-economica del trasporto marittimo. Sono attualmente in corso diversi progetti italiani, alcuni ammessi anche a cofinanziamento dall'Unione europea, finalizzati a ridurre l'inquinamento di CO_2 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, che contribuiscono ad attuare la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione d'infrastrutture per i combustibili alternativi (2014/94/UE), forniscono un utile contributo alla predisposizione di specifiche tecniche standard sia per la gestione e messa in sicurezza delle infrastrutture che dei mezzi navali.
Per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra e il contestuale sviluppo del trasporto marittimo sostenibile, è necessario rilanciare l'innovazione e la ricerca nel settore marittimo, nel quale l'Italia vanta uno straordinario patrimonio di conoscenza ed esperienza.

8.3 Trasporto aereo

Il Governo ha seguito l'elaborazione del regolamento (UE) 2019/712, entrato in vigore il 31 maggio 2019, che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004, dimostratosi inefficace e sostanzialmente mai utilizzato.
L'obiettivo del nuovo regolamento è dotare gli Stati membri di uno strumento che possa garantire una concorrenza leale tra i vettori aerei dell'Unione Europea e i vettori aerei dei Paesi terzi, ridefinendo le norme per lo svolgimento di inchieste da parte della Commissione e per l'adozione di misure di riparazione in caso di violazione degli obblighi internazionali applicabili e di pratiche che incidono sulla concorrenza tra vettori aerei dell'Unione europea e altri vettori aerei e che arrecano o minacciano di arrecare pregiudizio ai vettori aerei dell'Unione.
Pur prendendo atto dell'importanza della tutela della concorrenza tra vettori UE e vettori extra UE, è altrettanto importante evidenziare che una maggiore liberalizzazione dell'accesso al mercato e, di conseguenza, operazioni aeree effettuate da vettori extra UE in Europa, producono rilevanti benefici economici sia per il settore dei trasporti aerei che per la sostenibilità dei servizi, garantendo migliori livelli di connettività.
Sono proseguite anche nel 2019 le attività negoziali e di regolazione tracciate nella *Aviation Strategy*.
Con il gruppo di Paesi ASEAN è stato concordato in sede di *Special Committee*, presso la Commissione Europea, di non convocare ulteriori tornate negoziali fino alla risoluzione delle problematiche che a dicembre del 2018 avevano fatto sospendere le trattative, ma di avviare un fitto scambio epistolare, che procede in maniera soddisfacente e che fa ben sperare in una tempestiva conclusione dell'accordo globale.
Per quanto riguarda il Qatar, il 4 marzo 2019 è stato parafato a Bruxelles il testo dell'intesa, che sta seguendo la procedura interna UE per giungere alla firma, con il primo dei Paesi dell'area del Golfo con trattative avviate a livello UE, di un accordo importante, non solo per la graduale apertura del mercato, ma anche per disciplinare gli aspetti di concorrenza leale.
Nel corso del 2019, con l'Oman si sono svolte tre tornate negoziali: che hanno fatto registrare con questo Paese un elevato grado di collaborazione.
L'approccio all'accordo globale dell'Azerbaijan continua, invece, a rivelarsi altalenante.
Con le Conclusioni del Consiglio UE del 15 luglio 2019 è stata decretata la sospensione di tutti i negoziati con la Turchia, ivi compreso quello aeronautico, la cui quinta tornata di trattative tenutasi ad Ankara il 13 e 14 marzo 2019 era stata interrotta prima di completare l'agenda dei lavori.
Come di consueto si sono svolte le riunioni dei *Joint Committees* con i Paesi con i quali sono già stati firmati gli accordi globali europei. Si segnala, tra i tanti, quello tenutosi in data 8 marzo 2019

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

a Washington, con gli USA, nel corso del quale è stato finalizzato il testo del *side agreement* sul *wet lease*, firmato poi a Bruxelles il 27 agosto 2019.
Il 25 luglio 2019 si è svolta, infine, a Bruxelles l'ultima riunione della *Transport Task Force EU/Africa*, un'alleanza nata a supporto del continente africano per la salvaguardia dei posti di lavoro e degli investimenti sostenibili al fine di raggiungere un'adeguata crescita economica e garantire la sicurezza e la mobilità delle persone. Nel settore aeronautico la cooperazione sarà incentrata sulla realizzazione del *SAATM - Single African Air Transport Market*, sulla falsariga di quanto avvenuto per il mercato europeo.
Le attività dell'Unione europea per la protezione ambientale nel trasporto aereo perseguono principalmente con l'obiettivo di riduzione delle emissioni gassose, al fine di garantire l'impegno internazionale, comunitario e nazionale per il contenimento dei cambiamenti climatici.
Nel corso del 2019 ECAC (Conferenza Europea dell'Aviazione Civile) e CE, attraverso il gruppo *EAEG - European Aviation Environmental Group*, hanno affrontato i temi strategici all'esame del CAEP ICAO – *Committee on Aviation Environmental Protection* (Comitato per la protezione ambientale nell'aviazione dell'ICAO), contribuendo allo sviluppo dell'Annesso 16 - *Environmental Protection* alla Convenzione di Chicago e conducendo attività di familiarizzazione a favore dei Paesi ECAC non EU.
L'attività di coordinamento europeo ha riguardato, in modo particolare, la partecipazione alla quarantesima sessione dell'Assemblea generale ICAO. L'Europa ha contribuito attivamente ai lavori dell'Assemblea, allo scopo di trovare soluzioni condivise sulle problematiche ambientali più sensibili, quali la prossima entrata in esercizio di velivoli supersonici civili, i criteri di sostenibilità dei carburanti alternativi, l'obiettivo a lungo termine di riduzione delle emissioni aeree, il meccanismo globale per il contenimento del CO2 denominato *CORSIA - Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation.* Grande attenzione è stata dedicata alle problematiche connesse all'applicazione del CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)* in Europa e alla integrazione con il sistema europeo di regolazione delle emissioni *ETS - Emissions Trading System*, avviato dai Regolamenti EU 2392/2017, 2018/2066, 2018/2067 e 2019/1603.
L'Italia ha partecipato all'attività dell'Osservatorio per lo studio della capacità aeroportuale dell'Unione europea, finalizzata alla definizione di un indice per misurare la connettività aeroportuale tra le regioni e gli Stati europei. Nel corso del 2019 è stato avviato il percorso di analisi con le proposte elaborate da Eurocontrol, su incarico della Direzione Generale Mobilità e Trasporto della Commissione europea, attraverso la definizione di un software/database che analizza e considera una serie di parametri tra cui l'offerta dei voli, la distanza dai centri abitati degli scali aeroportuali, i tempi di viaggio etc.
In ambito di regolazione economica e con particolare riferimento ai diritti aeroportuali, nel corso del 2019, il Governo ha assicurato la partecipazione al *Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators*, presieduto dalla Commissione europea, contribuendo all'attività di analisi che la Commissione ha intrapreso sulla direttiva 2009/12/CEE e sulla sua applicazione tra i diversi Stati membri. Tale attività si è protratta sino all'individuazione, nel maggio 2019, dell'Autorità di regolazione dei trasporti come unica Autorità di vigilanza su tutti gli aeroporti italiani, con funzioni in ambito tariffario in applicazione della direttiva 2009/12 sopra citata.
Il Governo ha inoltre seguito i lavori del gruppo di coordinamento tra ECAC e UE *ECG – European Cordination Group* e al gruppo ECAC *NCE - Network of Chief Economist*, che nel 2019 si è focalizzato sulla tariffazione dei servizi aeroportuali offerti ai passeggeri a ridotta mobilità (tariffa *PRM – Passengers with Reduced Mobility*) e su materie aventi ad oggetto la liberalizzazione del trasporto aereo.
Il regolamento CE 261/2004, ha istituito regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Da anni si parla di una sua revisione. Al riguardo il 10 ottobre 2019 si è svolta a Bruxelles una riunione presso il Gruppo aviazione del Consiglio europeo alla presenza della Commissione europea e dei

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN

rappresentanti degli Organismi nazionali di applicazione (*NEBs – National Enforcement Authorities*) del regolamento. La Commissione ha informato di aver commissionato uno studio ad hoc alla società *Steer Davies & Gleave* con l'obiettivo di valutare il livello attuale di protezione dei passeggeri, di identificare le aspettative dei passeggeri, dell'industria, dei *National Enforcement Bodies* e di tutti gli altri *stakeholder* coinvolti.
La Presidenza finlandese, all'esito dell'incontro del 10 ottobre 2019, ha diffuso un "*Reflection Paper*" sugli argomenti più critici che riguardano la revisione del regolamento. La finalità del *Reflection Paper* è quella di rilanciare la discussione, ferma al 2015, esplorando nuove strade che, pur basandosi sulla precedente proposta di revisione, tengano conto delle discussioni degli stakeholder e dei risultati dello studio commissioanto dalla Commissione. È emersa, in particolare, l'esigenza di avere un sistema bilanciato, che tenga conto di un sano equilibrio tra gli obblighi imposti ai vettori e i diritti dei passeggeri e caratterizzato da regole chiare e semplici che possano essere agevolmente applicate, in modo che il passeggero medio sia nella posizione di conoscere in modo chiaro e trasparente i propri diritti e sia in grado di esercitarli senza il ricorso ad intermediari.
Nell'ambito del Consiglio trasporti dell'Unione europea svoltosi il 2 dicembre 2019, è emerso un pieno accordo tra gli Stati sulla necessità di procedere sollecitamente ad una riforma del Cielo unico europeo per superare l'attuale frammentazione dello spazio aereo. Si è convenuto che la rete presenta problemi di capacità e che la situazione deve essere migliorata anche in ottica di obiettivi ambientali. Circa le due principali opzioni procedurali per un aggiornamento del Cielo unico europeo, ovvero la revisione della proposta *Single European Sky* - SES II+ (l'orientamento generale messo a punto sotto la Presidenza italiana del Consiglio UE nel secondo semestre del 2014) o una proposta SES III totalmente nuova, si è preso atto della preferenza per la rivisitazione del SES II+.
L'Italia si è espressa a favore di una rivisitazione del SES II+ come valido punto di partenza per procedere con la riforma, con i dovuti aggiornamenti e la necessaria rimozione delle parti ormai superate e ha sottolineato come un elevato livello di qualità del servizio, in applicazione dell'attuale cornice normativa, abbia portato l'Italia sostanzialmente ad azzerare i ritardi (nonostante la forte crescita del traffico aereo). Un ulteriore rafforzamento della cooperazione tra il gestore centrale e gli attori operativi civili e militari potrebbe quindi essere lo strumento adeguato per superare la frammentazione degli spazi aerei piuttosto che l'affidamento delle operazioni ad un unico soggetto centrale. Per superare la crisi attuale dovrà essere assicurata una puntuale applicazione del nuovo regolamento sulle funzioni di rete (in vigore da gennaio 2020), mentre il regolamento sulle prestazioni dovrà consentire ai fornitori di servizi alla navigazione aerea un ruolo proattivo e non solo reattivo. L'Italia è impegnata in ambito UE nello sviluppo dei concetti operativi e del quadro regolamentare delle HAO - *Higher Airspace Operations*, intese come quelle operazioni che si svolgono nei livelli più alti dello spazio aereo al di sopra di FL 600/660 e fino ad una quota indicativa intorno ai 100 km (pur in assenza di un preciso livello di quota massima) indipendentemente dal tipo di veicolo utilizzato.
In particolare, per quanto riguarda il trasporto commerciale suborbitale, la *CSTTF - Commercial Suborbital Transportation Task Force*, su mandato del Governo e in cooperazione con gli stakeholders nazionali istituzionali (quali ASI - Agenzia Spaziale Italiana; ENAV; CIRA - Centro Italiano di Ricerche Aerospaziali) ed industriali, sta sviluppando il quadro regolamentare per gli spazioporti, attualmente in fase di revisione interna, e quello per le operazioni, secondo i criteri della *performance based regulation*. L'approccio *operation centric* seguito è volto a garantire un livello adeguato di protezione delle terze parti a terra e in aria unitamente ad un adeguato livello di protezione per le persone a bordo, secondo quanto consentito dallo stato dell'arte e dalle caratteristiche introdotte dalle nuove tecnologie emergenti. Il lavoro attualmente in corso a livello europeo sotto l'impulso della Commissione europea consiste:
- sotto il coordinamento di EUROCONTROL, nel predisporre le *ConOps HAO* (documento di specifica per le operazioni ad alta quota), in collaborazione con gli Stati e le industrie attivi nel

Camera dei Deputati ARRIVO 19 Maggio 2020 Prot: 2020/0000623/TN