

## XIV COMMISSIONE PERMANENTE

### (Politiche dell'Unione europea)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

DL 198/2022: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi. Proroga di termini per l'esercizio di deleghe legislative. C. 888 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	312
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....	319

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. COM(2021)812 final.	
Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. COM(2022)384 final (Parere alla IX Commissione) ( <i>Seguito esame congiunto – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	314
ALLEGATO 2 ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....	321
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Banca centrale europea, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Comunicazione sugli orientamenti per una riforma del quadro di <i>governance</i> economica dell'Unione europea. COM(2022)583 final ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	315

#### SEDE CONSULTIVA

Lunedì 20 febbraio 2023. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

**La seduta comincia alle ore 16.10.**

**DL 198/2022: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi. Proroga di termini per l'esercizio di deleghe legislative.**

**C. 888 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Calogero PISANO (NM(N-C-U-I)-M), *relatore*, segnala inizialmente che il provvedimento, pur intervenendo in numerosi ambiti tematici, ha la fondamentale finalità di prorogare o differire termini previsti da disposizioni legislative vigenti, ovvero di introdurre regimi transitori.

Segnala in primo luogo, in relazione ai profili di interesse della Commissione, l'articolo 1, comma 4, del disegno di legge di conversione in forza del quale il Governo è tenuto a dare attuazione alla delega per l'adeguamento della normativa nazionale al regolamento (UE) 2021/784 relativo al contrasto della diffusione di contenuti terroristici *online* entro il termine del 31

maggio prossimo. Evidenzia a tale proposito che il regolamento dell'UE, in vigore dal 7 giugno 2022, stabilisce norme a livello dell'Unione per contrastare l'uso improprio dei servizi di *hosting* per la diffusione al pubblico di contenuti terroristici online.

Menziona inoltre l'articolo 1, comma 8 del disegno di legge di conversione che proroga il termine per l'esercizio della delega legislativa in materia di mappatura delle concessioni di beni demaniali – prevista dalla legge annuale per la concorrenza 2021 – da 6 a 11 mesi successivi dalla sua entrata in vigore. Inoltre, quanto alle concessioni balneari, si fa divieto agli enti proprietari dei beni di emanare bandi di assegnazione prima dell'adozione dei relativi decreti legislativi.

Richiama altresì l'articolo 10, commi 11-*terdecies* e 11-*quaterdecies* che prorogano al 31 dicembre 2023 l'autorizzazione, concessa all'ENAC dall'articolo 1, commi 124 e 125, della legge di bilancio per il 2020, a corrispondere a determinate categorie sociali un contributo per i biglietti aerei acquistati da e per Palermo e Catania, nel limite massimo di 200 mila euro, al fine di: garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia, che consenta di ridurre i disagi derivanti dalla condizione di insularità; assicurare la continuità del diritto alla mobilità, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera *a*), del TFUE (v. *infra*); nonché per mitigare gli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Pone in rilievo la portata dell'articolo 10-*quater* che istituisce un tavolo tecnico con il compito di acquisire i dati della mappatura delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali (eseguita ai sensi dell'articolo 2 della legge sulla concorrenza 2021).

Il compito fondamentale del tavolo tecnico è di acquisire i dati della mappatura delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali che deve essere eseguita sulla base dell'articolo 2 della legge sulla concorrenza 2021 (n. 118 del 2022).

Più in particolare, il tavolo dovrà definire i criteri tecnici per la determinazione della sussistenza della scarsità della risorsa naturale disponibile, tenuto conto non solo del dato complessivo nazionale ma anche di quello disaggregato a livello regionale e della rilevanza economica transfrontaliera.

Richiama altresì, in correlazione con le disposizioni di cui all'articolo da ultimo menzionato, quelle di cui all'articolo 12, comma 6-*sexies* intese a disporre la proroga, dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025, del termine entro cui devono essere concluse le procedure selettive di affidamento delle concessioni, laddove esse non si siano potute concludere entro il 31 dicembre 2023 in presenza delle ragioni oggettive, previste nell'articolo 3, comma 3, della legge n. 118 del 2022. La norma, inserita nel corso dell'esame al Senato, dispone che il differimento al 31 dicembre 2024 del termine entro cui conservano efficacia le concessioni e i rapporti su beni demaniali marittimi, lacuali e fluviali con finalità turistico-ricreative e sportive, comprese tra l'altro quelle balneari, o gestite da associazioni sportive dilettantistiche iscritte nel registro del CONI; o gestite da enti del Terzo settore.

Ricorda che le ragioni oggettive che consentivano di fruire del più ampio termine per espletare le procedure competitive di affidamento sono, in via esemplificativa: i) la pendenza di contenziosi; ii) le difficoltà oggettive legate allo svolgimento della gara; o del termine entro cui il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti deve riferire alle Camere sulla conclusione delle procedure selettive a livello nazionale, come prescritto dall'articolo 3, comma 4, della medesima legge n. 118. – la persistente efficacia delle concessioni in essere fino alla data del rilascio delle nuove concessioni.

Sul punto fa presente che resta pendente la procedura di infrazione n. 2020/4118 per violazione della direttiva 2006/123/CE (cosiddetto Bolkenstein) nell'ambito delle concessioni balneari.

Segnala poi l'articolo 11, comma 6 che proroga una serie di termini fissati dal

decreto legislativo n. 194 del 2005, relativi all'elaborazione e alla trasmissione di informazioni in materia di rumore ambientale, in particolare dei piani di azione per la gestione dell'inquinamento acustico, in linea con le nuove scadenze previste dall'UE.

L'articolo 22 proroga al 31 dicembre 2024 il periodo transitorio nel quale l'inadempimento degli obblighi di registrazione degli aiuti di Stato non comporta responsabilità patrimoniale del responsabile della concessione o dell'erogazione degli aiuti medesimi. Viene inoltre prorogato il termine per effettuare le modifiche normative necessarie a definire modalità semplificate per inserire nel Registro nazionale gli aiuti di Stato di natura fiscale, contributiva e assicurativa e a razionalizzare il relativo regime di responsabilità. Il comma 2 stabilisce la proroga dei termini per la registrazione, presso il Registro nazionale aiuti di Stato, delle misure di aiuto fiscali automatiche.

Propone di approvare un parere favorevole sul provvedimento dal momento che non sussistono profili d'incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, dal momento che nessuno chiede di intervenire ed attesa la ristrettezza dei tempi, chiede al relatore di illustrare la sua proposta di parere.

Calogero PISANO (NM(N-C-U-I)-M), *relatore*, illustra i contenuti della sua proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Piero DE LUCA (PD-IDP) annuncia il voto contrario del proprio gruppo.

La Commissione approva la proposta di parere.

**La seduta termina alle 16.25.**

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Lunedì 20 febbraio 2023. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

**La seduta comincia alle 16.25.**

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.**

COM(2021)812 final.

**Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.**

COM(2022)384 final.

(Parere alla IX Commissione).

*(Seguito esame congiunto – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 21 dicembre 2022.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, intervenendo in sostituzione della relatrice, on. Ambrosi, illustra la proposta di parere favorevole, con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 2*).

**La seduta, sospesa alle 16.40, è ripresa alle 16.45.**

Stefano CANDIANI (Lega), intervenendo per dichiarazione di voto, sottolinea la positività di un testo che contiene non soltanto osservazioni ma anche alcune condizioni esplicite che mirano ad incidere sul sistema dei trasporti europei, ricercando garanzie a livello di UE affinché non si creino improvvisamente blocchi e strozzature pretestuosi da parte di altri Stati membri limitrofi.

Isabella DE MONTE (Azione-IV), preannunciando il voto favorevole del suo gruppo, sottolinea la rilevanza del parere richiamando due aspetti: la ricerca di adeguati finanziamenti europei ed il superamento delle strozzature spesso frapposte da alcuni Stati limitrofi lungo grandi assi di

collegamento, operando restrizioni sul traffico.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, dopo avere richiamato i nodi principali evidenziati nella proposta di parere, attinenti ai finanziamenti ed al superamento della logica delle restrizioni e dei blocchi tra Stati limitrofi, membri dell'UE. Sul piano del metodo, richiama il rilievo che assume l'adozione di alcune condizioni nel testo che costituisce un forte elemento di novità rispetto alla prassi seguita dalla Commissione. Esprime il suo vivo apprezzamento perché si è trattato di un impegno difficile, nel pieno rispetto degli ambiti di competenza della XIV Commissione.

La Commissione approva la proposta di parere.

**Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Banca centrale europea, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Comunicazione sugli orientamenti per una riforma del quadro di *governance* economica dell'Unione europea.**  
**COM(2022)583 final.**

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della comunicazione in titolo.

Alberto BAGNAI (LEGA), *relatore*, nell'illustrare i contenuti della comunicazione della Commissione europea, delinea la complessa stratificazione normativa dell'attuale assetto della *governance* economica europea i cui principali elementi sono costituiti dal Trattato di Maastricht (1992) e segnatamente dall'articolo 126 (procedura sui *deficit* eccessivi) nel Capitolo I (*Economic policy*) del Titolo VIII (*Economic and monetary policy*) del TFUE e dal Protocollo 12 sulla procedura per *deficit* eccessivi (*excessive deficit procedure*, EDP, dove la « d » sta per *deficit*, conformemente alla lettera dell'articolo 126(1) TFUE), cui si affianca il Patto di Stabilità e Crescita (1997), cui si riferiscono il reg. 1466/1997 sul rafforzamento della sorveglianza della posizione di bilancio che definisce i pro-

grammi di stabilità e di convergenza ed il reg. 1467/1967 del 7 luglio 1997 sull'implementazione della procedura per i *deficit* eccessivi. Quest'ultimo regolamento definisce, nel quarto considerando, con rinvio alla Risoluzione del Consiglio Europeo sul Patto di Stabilità e Crescita del 17 giugno 1997, l'obiettivo di medio termine come saldo di bilancio « *close to balance or in surplus* » (che implica nel lungo periodo un rapporto debito/Pil pari a zero).

Segnala inoltre che il regolamento reg. 1467/1967 del 7 luglio 1997 dispone nella Sezione 4 (*Sanctions*) le sanzioni menzionate dall'articolo 126 (11) quarto trattino TFUE (« ammende di entità adeguata ») specificando che esse consistono in un deposito infruttifero presso la Commissione costituito (articolo 12) da una parte fissa pari allo 0,2 per cento del Pil dello Stato membro in infrazione e da una parte variabile pari a un decimo dello scarto fra il valore del *deficit* nell'anno precedente e il valore di riferimento del 3 per cento, fino a un limite dello 0,5 per cento del Pil nazionale (articolo 12(3)).

Ricorda che la sanzione proposta dalla Commissione è adottata a meno che il Consiglio non decida di sospenderla entro dieci giorni con maggioranza qualificata. Il medesimo regolamento definisce il « *severe economic downturn* » che costituisce esimente dalla procedura per *deficit* eccessivi (articolo 2).

Segnala che nel 2005 sono intervenuti il reg. 1055/2005 che emenda il Reg. 1466/1997 ed il Reg. 1056/2005 che emenda il Reg. 1467/1997, cui è seguito il cosiddetto « *six pack* » del 2011, costituito dal Reg. n. 1177/2011 dell'8 novembre 2011, dal Reg. n. 1173/2011, dal Reg. n. 1174/2011, dal Reg. n. 1175/2011 (semestre europeo), dal Reg. n. 1176/2011 del 16 novembre 2011 e dalla direttiva n. 2011/85/UE dell'8 novembre 2011.

Evidenzia altresì che nel 2013 sono stati adottati il « *Fiscal compact* » ed il *two-pack* del 2013, nel 2014 la « revisione » di *six-pack* e *two-pack*, nell'anno successivo la posizione condivisa sulla flessibilità del 2015.

Ricorda che i principali punti su cui la proposta si articola sono: approccio differenziato in base al rischio, accresciuta titolarità nazionale, passaggio a una regola della spesa

incorporata in un piano di medio termine, rafforzamento del quadro sanzionatorio, nuovo ruolo per la procedura sugli squilibri macroeconomici.

Pone in rilievo che in base all'approccio « basato sul rischio », gli Stati membri vengono divisi in tre gruppi a basso, medio ed elevato rischio di insostenibilità del debito in base a una analisi di sostenibilità del debito condotta secondo una metodologia comune concordata (*common agreed methodology*), descritta nella prima parte del *Fiscal Sustainability Report* del 2021 (si veda il box 1 a pagina 24), articolata su una traiettoria di 10 anni. Avverte che, a differenza di quanto si sostiene comunemente, questa suddivisione in gruppi si basa su due soglie (60 per cento e 90 per cento), anche se il testo non lo afferma esplicitamente (si veda p. 8).

In relazione ai parametri di Maastricht, evidenzia come nel documento i due valori soglia del 3 per cento del rapporto *deficit*/Pil e del 6 per cento del rapporto debito/Pil restino come obiettivi e fungono da riferimento per l'attivazione delle procedure di infrazione per *deficit* o debito eccessivo (quest'ultima nelle modalità che specificheremo di seguito), procedure che si attivano con modalità diverse a seconda del grado di rischio assegnato al Paese.

Per quanto attiene alla titolarità nazionale integrata nel quadro europeo, fa presente che il fulcro della *governance* è un piano strutturale nazionale di bilancio a medio termine basato su un sentiero di aggiustamento della spesa primaria netta (par. 3.2), la cosiddetta « regola della spesa », volta a assicurare la sostenibilità del debito traguardando l'obiettivo del 60 per cento (p. 6), che sostituisce la « regola del ventesimo » introdotta col *six-pack* (regola del debito *backward-looking*).

Rileva che il riferimento ripetuto al medio termine lascia presumere, ma sul punto non c'è chiarezza, che la metodologia di analisi della sostenibilità debba essere quella a medio termine di cui alla pag. 181 del *Fiscal sustainability report* del 2021) e quindi sull'indicatore S1, che, ricordiamo, si attiva quando il consolidamento fiscale (austerità) necessario per raggiungere la soglia del 60 per cento nel medio periodo è superiore al

2,5 per cento del Pil, quindi per noi è attivo. In altri termini, il nostro Paese sarebbe comunque classificato « ad alto rischio » indipendentemente dal riferimento (inesistente) a soglie quantitative.

Ricorda come la spesa primaria netta sia definita come spesa primaria al netto delle misure discrezionali dal lato delle entrate, degli stabilizzatori automatici (spesa ciclica per disoccupazione) e degli interessi sul debito (p. 14).

Rileva che il piano viene richiesto a tutti i Paesi (anche se il punto non è chiaro): per i Paesi a basso rischio resta la soglia vincolante del *deficit*, che dovrà essere mantenuto al di sotto del 3 per cento per 10 anni dopo al massimo tre anni dall'orizzonte temporale del piano (p. 14).

Per quanto attiene alla procedura per l'adozione del piano (fig. 2, par. 4.1, analoga a quella del PNRR), nota che la Commissione propone (*puts forward*) allo Stato membro un piano almeno quadriennale definito in termini di spesa primaria netta; lo Stato membro presenta (*submits*) un piano strutturale di bilancio a medio termine da sottoporre alla valutazione della Commissione e all'approvazione del Consiglio. Il piano può chiedere una estensione a sette anni in cambio di riforme e investimenti in crescita sostenibile.

La Commissione ed il *fiscal board* nazionale (UPB) valutano il piano con criteri comuni, il Consiglio lo adotta o raccomanda modifiche allo Stato membro. In caso di mancato accordo fra Stato membro e Commissione, la sorveglianza delle politiche fiscali si basa sulla proposta della Commissione (che diventa quindi il riferimento operativo per Commissione e Consiglio nei rispettivi ruoli).

Per quanto attiene alle caratteristiche del piano, fa presente che esso deve rispettare i seguenti requisiti: *a*) durata non inferiore al quadriennio (« almeno quattro anni », par. 41., p. 13), prolungabile per farlo scadere con la legislatura nazionale (p. 9), prorogabile di tre anni fino a un massimo di sette in cambio di ulteriori riforme o investimenti; *b*) compatibilità con CSR e con NRRP; *c*) definizione in termini di spesa primaria netta; *d*) inclusione nel

piano delle previste spese finanziate dalle sovvenzioni del dispositivo per la ripresa e la resilienza, dai fondi della politica di coesione e da altri trasferimenti dell'Unione europea (p. 16).

Ricorda altresì che l'obiettivo del piano è graduato a seconda del livello di rischio: per gli Stati membri ad alto rischio (*substantial public debt challenge*), il percorso di spesa netta di riferimento dovrebbe far sì entro l'orizzonte del piano (*by [not later than] the horizon of the plan*) la traiettoria del debito decennale a politiche invariate sia su un percorso calante plausibile e continuo. Per gli Stati membri a rischio moderato, il percorso di spesa netta di riferimento dovrebbe far sì che trascorsi al massimo tre anni dall'orizzonte del piano, la traiettoria del debito decennale a politiche invariate sia su un percorso plausibile e in continuo calo. Per tutti gli Stati membri, infine, vale il rispetto della regola del 3 per cento, che però per gli Stati a basso rischio sembra debba valere «su un periodo di 10 anni, trascorsi al massimo tre anni dell'orizzonte temporale del piano».

Quanto alla sorveglianza del Piano, rileva che la spesa primaria netta costituirebbe l'unico riferimento per lo svolgimento della sorveglianza annuale nell'ambito del Semestre europeo. Invece di emanare raccomandazioni annuali, la Commissione, infatti, si concentrerebbe sull'osservanza, da parte degli Stati membri, del percorso di spesa netta a medio termine approvato dal Consiglio. Gli Stati membri dovrebbero presentare relazioni annuali di attuazione (invece dei programmi annuali di stabilità o convergenza).

In relazione alle clausole di salvaguardia, nota come venga mantenuta una clausola di salvaguardia generale e s'introdurrebbe anche una clausola di salvaguardia nazionale in caso di rilevanti shock asimmetrici.

In materia di applicazione più rigorosa delle regole, osserva che la «*excessive deficit procedure*» resta invariata, mentre la «procedura per debito eccessivo» diventa più efficace: se uno Stato membro con rapporto debito/Pil superiore al 60 per cento, viola il percorso di spesa primaria

netta concordata, la Commissione redige una relazione ai sensi dell'articolo 126(3) per valutare i fattori rilevanti.

In esito a questa relazione, per gli Stati membri con un problema di debito pubblico sostanziale, gli scostamenti dal percorso di bilancio concordato comporterebbero automaticamente l'avvio della procedura laddove per gli Stati membri con un problema di debito pubblico moderato gli scostamenti potrebbero comunque portare all'avvio di una procedura se giudicati atti a dar luogo a errori rilevanti.

Osserva che il ricorso alle sanzioni finanziarie *ex Reg. 1467/1997* diventerebbe effettivo grazie alla riduzione degli importi (anche se non viene specificato di quanto). Ad esse si aggiungerebbero sanzioni reputazionali.

Quanto alla condizionalità macroeconomica per i fondi strutturali e per il Dispositivo per la ripresa e la resilienza rileva che essa sarebbe applicata in uno spirito analogo (par. 4.2, pag. 19): in altri termini, il finanziamento dell'Unione europea potrebbe essere sospeso anche nel caso in cui gli Stati membri non siano intervenuti effettivamente per tornare sul sentiero di spesa primaria netta concordato.

In proposito rileva che, per i fondi strutturali, le condizionalità macroeconomiche sono state introdotte nella programmazione 2014-2020 tramite il Reg. 1303/2013, che all'articolo 23(1), lettera *b*, stabilisce che gli impegni o i pagamenti riferiti ai fondi strutturali e di investimento (*ESI, European Structural and Investment Funds*) possano essere sospesi per sostenere l'implementazione di raccomandazioni del consiglio emesse ai sensi degli articoli 7(2) e 8(2) del Reg. 1076/2011 (*Six-Pack*) se queste misure sono necessarie per aiutare a correggere squilibri macroeconomici, disposizione ripresa per la programmazione in corso dall'articolo 19 del Reg. 1060/2021 che disciplina gli ESI nell'attuale QFP. Le sospensioni disposte dalla Commissione sono comunque sottoposte a RVQM (votazione a maggioranza qualificata inversa) in Consiglio (si veda il box 2.6 del *VadeMecum* sul Patto di Stabilità e Crescita, edizione 2019).

Nel caso del Dispositivo per la ripresa e la resilienza le condizionalità macroeconomiche derivano dall'articolo 10 del Reg. 2021/241 del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, rubricato « Misure per collegare il dispositivo a una sana *governance* economica ». La sospensione totale o parziale degli impegni o dei pagamenti può avvenire in uno dei seguenti casi: su proposta della Commissione in seguito a una decisione del Consiglio ai sensi dell'articolo 126 comma (9) o comma (11) TFUE (decisione di assegnare un termine allo Stato membro che non segue le raccomandazioni del Consiglio in caso di *deficit* eccessivo).

Altrimenti, quando il Consiglio adotti due raccomandazioni successive nell'ambito della procedura per gli squilibri macroeconomici eccessivi disciplinata del regolamento (UE) n. 1176/2011, perché lo Stato membro ha presentato un piano d'azione correttivo insufficiente o quando ritenga che lo Stato membro sia inadempiente perché non ha adottato le misure raccomandate.

Segnala che inoltre la sospensione totale o parziale degli impegni o dei pagamenti può intervenire quando uno Stato membro non abbia adottato le misure di cui al regolamento (CE) n. 332/2002 oppure qualora il Consiglio decida che uno Stato membro non si conforma al programma di aggiustamento macroeconomico di cui all'articolo 7 del reg. (UE) n. 472/2013 sul rafforzamento della sorveglianza economica e di bilancio degli Stati membri nella zona euro che si trovano o rischiano di trovarsi in gravi difficoltà per quanto riguarda la loro stabilità finanziaria o alle misure richieste da una decisione del Consiglio stesso adottata a norma dell'articolo 136, paragrafo 1, del TFUE).

Inoltre, fa osservare che, in caso di mancata attuazione delle riforme o degli investimenti concordati per estendere il piano su un profilo temporale più graduale, si definisce un nuovo strumento di *enforcement* che permetterebbe all'UE di richiedere una revisione in senso restrittivo del piano e del percorso di spesa e, nel caso di

Paesi dell'Eurozona, di imporre sanzioni finanziarie.

La Commissione propone, infine, di rivedere la procedura per gli squilibri macroeconomici, al fine di garantire una maggiore integrazione con il quadro di bilancio riveduto e, in particolare, di prevedere l'inserimento nei piani strutturali di bilancio a medio termine anche delle riforme e degli investimenti per correggere gli squilibri individuati, nonché di rivedere il quadro di sorveglianza post-programma.

Stefano CANDIANI (LEGA), dopo avere formulato alcuni quesiti in ordine alla mancata accettazione delle linee-guida macroeconomiche definite dalla Commissione nei riguardi di uno stato membro, pone in rilievo l'incompletezza del disegno complessivo della *governance* economica europea nel quale manca completamente una condivisa dimensione politica.

Antonio GIORDANO (FDI) dopo avere manifestato un forte apprezzamento per la relazione puntuale ed approfondita dell'on. Bagnai, esprime preoccupazione per l'adozione di locuzioni, nel lessico amministrativo della Commissione europea, come « linee-guida » con le quali è chiamato a confrontarsi continuamente nella sua veste di segretario generale del Partito conservatore europeo. Tali espressioni sembrano rinviare ad una dimensione burocratica che spesso si traduce in una valutazione tardiva ed incompleta delle manovre economico-finanziarie varate dagli Stati membri.

Alberto BAGNAI (LEGA), *relatore*, chiede chiarimenti in ordine alla prosecuzione del lavoro istruttorio compiuto sulla comunicazione della Commissione e segnala l'opportunità di procedere ad alcuni audizioni di docenti universitari, specialisti di questa materia.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, dopo avere fornito ragguagli in ordine alle richieste dell'on. Bagnai, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 17.25.**

## ALLEGATO 1

**DL 198/2022: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi.  
Proroga di termini per l'esercizio di deleghe legislative (C. 888 Go-  
verno, approvato dal Senato).**

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il provvedimento in titolo;

valutati i profili di compatibilità del provvedimento in esame con l'ordinamento dell'Unione europea, in particolare per quanto attiene alle seguenti disposizioni:

L'articolo 1, comma 4, del disegno di legge di conversione dispone che il Governo attui delega per l'adeguamento della normativa nazionale al regolamento (UE) 2021/784 relativo al contrasto della diffusione di contenuti terroristici *online* entro il termine del 31 maggio prossimo;

L'articolo 1, comma 8, del disegno di legge di conversione proroga il termine per l'esercizio della delega legislativa in materia di mappatura delle concessioni di beni demaniali – prevista dalla legge annuale per la concorrenza 2021 – da 6 a 11 mesi successivi dalla sua entrata in vigore, vietando contestualmente agli enti proprietari dei beni di emanare bandi di assegnazione delle concessioni balneari prima dell'adozione dei relativi decreti legislativi;

L'articolo 10, comma 1, interviene modificando l'articolo 4, comma 3-*bis*, del decreto-legge 121 del 2021, al fine di prevedere che il divieto di circolazione per veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 2 operi a decorrere dal 1° gennaio 2024;

L'articolo 11, comma 6, proroga una serie di termini fissati dal decreto legislativo n. 194/2005 e relativi all'elaborazione e alla trasmissione di informazioni in materia di rumore ambientale, in particolare

dei piani di azione per la gestione dell'inquinamento acustico, in linea con le nuove scadenze previste dall'UE;

L'articolo 22 differisce al 31 dicembre 2024 il periodo transitorio nel quale l'inadempimento degli obblighi di registrazione degli aiuti di Stato non comporta responsabilità patrimoniale del responsabile della concessione o dell'erogazione degli aiuti medesimi, disponendo altresì la proroga del termine per effettuare le modifiche normative necessarie a definire modalità semplificate per inserire nel Registro nazionale gli aiuti di Stato di natura fiscale, contributiva e assicurativa e a razionalizzare il relativo regime di responsabilità;

rilevato che l'articolo 12, comma 6-*sexies*, dispone la proroga, dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025, del termine entro cui devono essere concluse le procedure selettive di affidamento delle concessioni, laddove esse non si siano potute concludere entro il 31 dicembre 2023 in presenza delle ragioni oggettive, previste nell'articolo 3, comma 3, della legge n. 118 del 2022 e del termine entro cui il Ministro IT deve riferire alle Camere sulla conclusione delle procedure selettive a livello nazionale, come prescritto dall'articolo 3, comma 4, della medesima legge n. 118;

espressa condivisione per la soluzione delineata dall'articolo 10-*quater* che istituisce un tavolo tecnico con il compito di acquisire i dati della mappatura delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali (eseguita ai sensi dell'articolo 2 della legge sulla concorrenza 2021), chiamato a definire i criteri tecnici per la determinazione della sussistenza della scarsità della risorsa naturale disponibile, tenuto conto non solo del dato complessivo nazionale

ma anche di quello disaggregato a livello regionale e della rilevanza economica transfrontaliera;

considerato che, nelle more del termine di cui all'articolo 12, comma 6-*sexies*, potranno essere definite con riferimento alle concessioni balneari, soluzioni appropriate le quali, nell'assicurare la piena ed effettiva applicazione dei principi e delle regole relative al mercato interno e alla

concorrenza, che hanno dato luogo alla procedura di infrazione n. 2020/4118 per violazione della direttiva 2006/123/CE (cosiddetto Bolkenstein), tengano anche conto delle legittime aspettative dei soggetti titolari delle concessioni in questione,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. (COM(2021)812 final).**

**Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. (COM(2022)384 final).**

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione,

esaminate, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento la proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM(2021)812 final) e la successiva proposta di modifica (COM(2022)384 final);

tenuto conto dell'orientamento generale approvato sulla medesima proposta dal Consiglio dell'UE lo scorso 5 dicembre 2022 e delle relazioni trasmesse dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulla proposta originaria della Commissione europea;

premesso che:

le proposte in esame sono correttamente fondate sugli articoli da 170 a 172 del Trattato sul funzionamento dell'UE e sono conformi al principio di sussidiarietà, dal momento che la realizzazione di un sistema unitario di reti transeuropee, così come il loro sviluppo e adeguamento, hanno per loro natura carattere transnazionale e non potrebbero essere conseguiti da singoli Paesi;

le proposte sono complessivamente coerenti anche con il principio di proporzionalità, non andando oltre quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici

generali ad essa sottesi. Alcune disposizioni tuttavia, sembrano introdurre oneri, anche di carattere finanziario, non giustificati pienamente dalle finalità e dalla portata dell'intervento;

considerato che:

l'impianto e la finalità delle proposte della Commissione sono complessivamente condivisibili. Si ritengono tuttavia necessarie, come evidenziato nelle richiamate relazioni del Governo italiano, alcune modifiche, anzitutto in relazione al tracciato dei corridoi europei che interessano l'Italia al fine di tenere conto delle effettive esigenze e potenzialità di alcuni collegamenti;

la proposta prospetta imponenti adeguamenti infrastrutturali che richiedono investimenti molto significativi, in particolare per il trasporto ferroviario, a fronte dei quali non sono previste risorse sufficienti a livello europeo;

la proposta conferisce alla Commissione un ampio potere di adottare atti delegati – in particolare, per modificare ed aggiornare le mappe e l'elenco di porti, aeroporti, terminali e nodi urbani, di cui agli allegati I e II, nonché il tracciato dei corridoi di trasporto europei, di cui all'allegato III, al fine di tenere conto, in particolare, dell'evoluzione dei flussi commer-

ciali principali e del traffico o di modifiche sostanziali della rete – che non appare ancorato a criteri e principi sufficientemente puntuali,

delibera di esprimere un

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) gli obblighi degli Stati membri relativi alla realizzazione delle misure indicate nella proposta devono essere subordinati alla disponibilità di adeguate risorse finanziarie, soprattutto con riguardo all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria;

2) con riferimento ai tracciati dei Corridoi europei di trasporto che attraversano l'Italia, di cui all'allegato III, è necessario prevedere:

3) un collegamento diretto con il nuovo Corridoio dei Balcani Occidentali via Trieste, apportando modifiche al testo in tal senso;

4) inserire la sezione Bologna-Ancona lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e la sezione Milano-Bologna lungo il Corridoio Mediterraneo;

5) prolungare il corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico da Bari, come prospettato dalla proposta, a Lecce, via Brindisi;

6) aggiungere al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo l'autostrada, la linea ferroviaria di trasporto passeggeri, la linea ferroviaria di trasporto merci Villa San Giovanni-Messina (ponte-collegamento fisso);

7) occorre assicurare, mediante previsioni più puntuali, il coordinamento, anche temporale, dell'attuazione nei diversi Stati membri delle opere infrastrutturali relative al completamento dei corridoi, nel rispetto dei termini previsti e degli altri obblighi connessi;

8) sia stabilito espressamente che lungo i corridoi non sono ammissibili, in linea di principio, restrizioni al transito stabilite in via unilaterale da uno Stato membro. Eventuali restrizioni dovrebbero essere motivate e comunicate alla Commissione europea e

agli Stati membri limitrofi interessati, con indicazione di soluzioni alternative di transito altrettanto sostenibili ed efficienti, concordate con i medesimi;

9) occorre anticipare quanto meno al 2040 la scadenza del 2050 per il collegamento ferroviario della rete globale agli aeroporti;

10) sia assicurato il coordinamento a livello europeo tra tutti i principali interventi di adeguamento e/o di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie, al fine di evitare una pluralità di cantieri contemporanei in diversi Stati membri, con prevedibili ripercussioni negative sulla circolazione dei passeggeri e delle merci;

11) è necessario armonizzare all'interno dell'Unione le regole previste per l'effettuazione dei traffici ferroviari, omogeneizzando le troppe differenti normative e regolamentari esistenti tra i vari stati membri al fine di facilitare l'interoperabilità e la libera concorrenza;

12) il ricorso agli atti delegati della Commissione europea per modificare i tracciati previsti dalla disciplina legislativa deve essere limitato alle tratte transfrontaliere di particolare complessità, come previsto dal regolamento vigente;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a)* con riguardo alla *governance* della rete, fermo restando il ruolo svolto dai Coordinatori europei, l'identificazione e la priorità degli investimenti, dovrebbero essere mantenute nell'ambito nazionale in coerenza con il principio di sussidiarietà;

*b)* con riguardo alla rete centrale, di cui all'allegato I, si valuti l'opportunità di inserire:

le varianti ferroviarie merci di Bolzano e Rovereto (convenzionali);

le linee ferroviarie ad alta velocità per il trasporto di passeggeri Milano-Treviglio e Treviglio-Verona;

la tratta La Spezia-Genova-Ventimiglia;

la linea Chiasso-Como San Giovanni;

l'autostrada Roma-Teramo;

la linea ferroviaria di trasporto passeggeri Genova-Pisa-Firenze (alta velocità);

i collegamenti ferroviari ad alta velocità Bussoleno-Avigliana e Orbassano-Torino S. Paolo;

la linea ferroviaria di trasporto merci Battipaglia-Praia a mare;

*c)* con riferimento alla rete centrale estesa, di cui all'allegato I, si valuti l'opportunità di inserire:

la linea ferroviaria di trasporto merci, linea ferroviaria di trasporto passeggeri (convenzionale) La Spezia-Parma;

la linea ferroviaria di trasporto merci, linea ferroviaria di trasporto passeggeri (convenzionale) Civitavecchia-Pescara-Ortona;

la linea ferroviaria di trasporto passeggeri Pisa-Roma (convenzionale);

l'autostrada Rosignano Marittimo-Civitavecchia;

*d)* con riguardo alla rete globale, di cui all'allegato I, si valuti l'opportunità di inserire:

la linea ferroviaria ad alta velocità per il trasporto di merci e passeggeri Salerno-Battipaglia;

i collegamenti stradali Fiume-Divaccia (Slovenia)-Trieste e Canfanaro-Umago-Confini di Stato (Slovenia);

la linea ferroviaria di trasporto merci e passeggeri (convenzionale) Caltanissetta/Marsala/Agrigento/Licata/Gela/Pozzallo;

*e)* con riguardo alla lista dei nodi della rete transeuropea dei trasporti di cui al-

l'allegato II, si valuti l'opportunità di inserire:

gli aeroporti di Bari, Catania e Pisa nella rete centrale anziché nella rete globale;

l'aeroporto di Salerno nella rete globale;

i porti marittimi di Pescara, Ortona e Licata nella rete globale;

i nodi urbani di Foggia, Lecce e Battipaglia;

*f)* con riguardo alla mappa dei corridoi di trasporto europei, di cui all'allegato III, si valuti l'opportunità di includere i collegamenti marittimi La Spezia-Bastia e Livorno-Bastia nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;

*g)* è opportuno rafforzare la cooperazione, ai sensi dell'articolo 9 della proposta, con paesi vicini al fine di collegare la rete transeuropea dei trasporti con le loro reti infrastrutturali, rafforzando la crescita economica e la competitività. In questa prospettiva appare prioritario sviluppare il trasporto ferroviario con i Balcani occidentali;

*h)* le infrastrutture ferroviarie nazionali ed europee dovrebbero sempre essere in grado di garantire una velocità di 100 km/h per tutti i treni merci;

*i)* dovrebbe essere prevista un'azione di semplificazione delle operazioni di « ultimo miglio » ferroviario, affinché la gestione non sia affidata a pochi soggetti, ma si possa operare in regime di libera concorrenza a prezzi e condizioni accessibili;

*l)* è opportuno prevedere, lungo le tratte ferroviarie europee, idonee aree di sosta (fasci di binari adeguatamente attrezzati per lunghezza e facilità di accesso), principalmente per treni merci, con funzione di ripiego in caso di criticità sulla circolazione, in modo da evitare intasamenti sulle linee ferroviarie.