

## XIV COMMISSIONE PERMANENTE

### (Politiche dell'Unione europea)

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

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 116, di attuazione della direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva (UE) 2018/852, che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio. Atto n. 1 ( <i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i> )	377
ALLEGATO ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....	384

##### 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 ( <i>Parere alla IX Commissione</i> ) ( <i>Esame congiunto e rinvio</i> ) .....	378
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	383

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'ANCI (Associazione nazionale comuni italiani), dell'UPI (Unione delle province d'Italia) e dell'UNCEM (Unione nazionale comuni comunità enti montani) e dell'ANPCI (Associazione Nazionale Piccoli Comuni D'Italia) nell'ambito dell'esame della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Applicare il diritto dell'UE per un'Europa dei risultati. COM(2022)518 final .....	383
---	-----

##### ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 14 dicembre 2022. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

**La seduta comincia alle 13.35.**

**Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 116, di attuazione della direttiva**

**(UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva (UE) 2018/852, che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio.**  
**Atto n. 1.**

*(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione prosegue l'esame dell'atto in oggetto, rinviato nella seduta del 30 novembre 2022.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, segnala che, in merito al termine per l'espressione del parere sull'atto in esame, scaduto il 5 novembre scorso e a più riprese prorogato nell'esigenza di attendere l'intesa della Conferenza unificata, il 6 dicembre scorso il Presidente della Camera ha trasmesso una nota del Ministro per i rapporti con il Parlamento con la quale è stata rappresentata la possibilità di procedere all'espressione del parere pur in assenza della citata intesa.

Lucrezia Maria Benedetta MANTOVANI (FDI), *relatrice*, illustra una proposta di parere favorevole, di cui dà lettura (*vedi allegato*).

Piero DE LUCA (PD) preannuncia il voto di astensione del suo gruppo.

Stefano CANDIANI (LEGA), esprimendo apprezzamento per la proposta di parere formulata dalla relatrice, sottolinea la complessità del provvedimento, di cui la Commissione è chiamata a esaminare unicamente i profili di competenza, limitatamente ai quali deve intendersi riferito il parere favorevole espresso dalla relatrice. Preannuncia quindi il voto favorevole del suo gruppo.

La Commissione, nessun altro chiedendo di intervenire, approva la proposta di parere favorevole, formulata dalla relatrice.

**La seduta termina alle 13.45.**

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

*Mercoledì 14 dicembre 2022. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.*

**La seduta comincia alle 13.45.**

**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 regola-**

**mento (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).

(*Esame congiunto e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame congiunto degli atti dell'Unione europea in titolo.

Alessia AMBROSI (FDI), *relatrice*, prima di procedere all'illustrazione dei documenti europei in esame, alla luce dei fatti di cronaca di Bruxelles riguardanti gravissimi casi di presunta corruzione verificatisi nel cuore delle istituzioni europee, ritiene opportuno esprimere l'auspicio affinché la Commissione intensifichi il proprio impegno nell'esigenza di restituire un'immagine positiva dell'Unione europea. Ricorda che l'Unione si basa sui valori espressi fin dalla sua origine dai padri fondatori, tra cui Alcide De Gasperi, e sull'impegno profuso nel corso degli anni da validi esponenti di quei valori, tra cui rammenta Davide Sassoli. Propone che la Commissione invii una delegazione a Bruxelles per verificare cosa stia effettivamente accadendo e per riferire in proposito alla Commissione. Ribadisce l'esigenza di esprimere una testimonianza collettiva sull'importanza dei valori europei e del contributo positivo che l'Italia ha saputo e saprà dare.

Passando a descrivere la proposta di regolamento all'esame della Commissione, fa presente che essa prospetta un'ampia revisione degli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Presentata nel dicembre 2021 – nell'ambito di un più ampio pacchetto di iniziative connesse al cosiddetto *Green Deal* europeo e alla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente – la proposta è stata poi

modificata nello scorso mese di luglio dalla Commissione europea per rimodulare l'estensione della rete TEN-T ad alcuni Stati terzi, alla luce della aggressione russa all'Ucraina.

Informa che la Commissione Trasporti, che esamina il provvedimento in sede primaria, ha avviato l'esame del documento lo scorso 6 dicembre, prospettandone la chiusura, con l'approvazione di un documento finale, entro il mese di gennaio, in modo da tenere conto dell'*iter* a livello europeo.

Ritiene opportuno ricordare preliminarmente che nella passata legislatura, ad aprile 2022, il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili ha trasmesso alle Camere una relazione tecnica, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, nonché una relazione integrativa nel successivo mese di maggio.

Le relazioni contenevano una valutazione molto puntuale dell'atto e prospettavano l'opportunità di presentare alcune modifiche in sede di negoziato, ritenute rispondenti all'interesse del nostro Paese.

Considera urgente acquisire le valutazioni del nuovo Governo in materia, soprattutto in considerazione della grande importanza che la proposta riveste, sia per le finalità generali che essa persegue sia per l'impatto che determinerà sul nostro Paese e sull'intero continente, anche alla luce della pianificazione infrastrutturale nazionale e degli investimenti del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza.

Per quanto riguarda le finalità, rileva anzitutto che la revisione degli orientamenti TEN mira a rendere i trasporti più ecologici, mettendo a disposizione la base infrastrutturale adeguata per alleviare la congestione e ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento di aria e acqua. A questo scopo, si introducono norme per assicurare un aumento della quota dei trasporti ferroviari, marittimi a corto raggio e per vie navigabili interne, in vista di una composizione modale più sostenibile del sistema di trasporto.

La proposta intende poi promuovere un trasporto senza soluzione di continuità ed efficiente, attraverso la multimodalità e l'in-

teroperabilità, nonché integrando meglio i nodi urbani nella rete.

Un'ulteriore importante finalità dell'intervento è quella di aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo, questione di grande attualità, come confermato da recenti fatti di cronaca.

Infine, la proposta punta a migliorare l'efficienza della *governance* della rete, con particolare riferimento al ruolo dei coordinatori.

Osservando che le misure per perseguire questi obiettivi generali sono articolate e complesse, ne rinvia l'illustrazione dettagliata alla documentazione degli uffici, limitandosi a richiamare gli aspetti di maggiore rilevanza politica.

Il primo concerne l'articolazione della rete transeuropea dei trasporti in tre livelli: alla rete centrale e alla rete globale, già previste dal regolamento del 2013 vigente, si aggiunge la rete centrale estesa, composta da sezioni prioritarie della rete globale che hanno maggiore rilevanza per i flussi di traffico, principalmente di elevato valore aggiunto e che pertanto, come dirà a breve, fanno parte dei tracciati di corridoio. Lo sviluppo della rete dovrebbe essere graduale, in tre fasi, attraverso il completamento della rete centrale entro il 2030, di quella centrale estesa entro il 2040 e di quella globale entro il 2050.

In questo contesto, viene prevista la creazione dei Corridoi europei di trasporto, mediante l'integrazione degli attuali Corridoi della rete centrale e dei Corridoi ferroviari merci: essi dovrebbero costituire le direttrici per lo sviluppo di flussi multimodali di trasporto merci e passeggeri, eliminando le sovrapposizioni, applicando requisiti infrastrutturali omogenei e migliorando la qualità dei servizi ferroviari.

I corridoi che interessano il nostro Paese sono quello Scandinavo-Mediterraneo, il Mediterraneo, il Mare del Nord-Alpi e il Mar Baltico-Mar Adriatico che sarebbe prolungato fino a Bari, mentre attualmente termina a Ravenna.

Viene così creata una connessione strategica con il Corridoio « Scandinavo-Medi-

terraneo », a nord attraverso il nodo di Bologna e a sud attraverso il nodo di Bari.

Dei corridoi vengono a far parte diverse sezioni nel nostro Paese elevate a rango di rete Centrale Estesa: ricorda, a titolo di esempio, la « Taranto-Sibari-Paola » sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, la « Laveno-Luino » e la « Alessandria-Novi Ligure » sul Corridoio Mare del Nord-Alpi, le sezioni « Vicenza-Treviso-Portogruaro » e « Padova-Treviso-Udine-Gorizia-Trieste », rispettivamente, sui Corridoi « Mediterraneo » e « Mar Baltico-Mar Adriatico ».

Osserva che anche con riferimento ai nodi della rete – che comprendono nodi urbani, aeroporti, porti marittimi e interni e terminali ferroviario stradali – la proposta prospetta novità rilevanti per l'Italia.

Nella rete centrale vengono inseriti il porto di Civitavecchia, già incluso nella rete globale, e i nuovi terminali ferroviario-stradali di La Spezia-Santo Stefano di Magra, Novara-Agonate, Milano-Segrate, Trieste-Ferneti.

Sono previsti poi 40 nuovi nodi urbani italiani che si aggiungono ai 9 già previsti dal regolamento vigente. Per essi la proposta prevede l'obbligo di adottare un piano per la mobilità urbana sostenibile entro il 2025, in grado di promuovere la mobilità a zero emissioni e la diffusione di una flotta urbana più ecologica.

Per quanto concerne la rete globale sono previsti per l'Italia tre aeroporti, Marina di Campo-Isola d'Elba, Perugia e Rimini, sei porti marittimi, Capri, Casamicciola-Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida, nonché ulteriori terminali ferroviario-stradali, Busto Arsizio-Gallarate, Faenza, Ortona, Pordenone, Portogruaro, Foggia-Incoronata, Forlì-Cesena-Villa Selva e Parma-Castelguelfo.

Fa inoltre presente che la proposta di regolamento, innovando rispetto alla disciplina vigente, detta disposizioni specifiche per le differenti modalità di trasporto, nonché per i nodi urbani, i terminali merci multi modalì, definendo anche elevati standard infrastrutturali in tutta la rete e per tutti i modi di trasporto.

Per quanto riguarda, il trasporto ferroviario, si introducono misure, tra cui la

fissazione, sulla rete centrale estesa, entro il 2040, di una velocità minima di 160 km/h per i servizi passeggeri e 100 km/h per le merci, volte ad incrementare il ricorso a questa modalità di trasporto a scapito di quello stradale.

Nella stessa logica si iscrive l'obbligo per gli Stati membri di assicurare, entro il 2030, un tempo di stazionamento dei treni merci alle frontiere non superiore a 15 minuti, nonché l'arrivo puntuale o con un ritardo massimo di trenta minuti per il 90 per cento dei treni merci che attraversano una frontiera di un corridoio di trasporto europeo.

Evidenzia che, per quanto riguarda il trasporto stradale e le altre modalità di trasporto, la proposta dispone, tra l'altro, l'installazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi lungo tutta la rete.

Inoltre, si prevede che gli Stati membri assicurino, entro il 31 dicembre 2030 per la rete centrale ed entro il 31 dicembre 2050 per la rete globale, il collegamento degli aeroporti con la rete ferroviaria a lunga distanza e, se possibile, ad alta velocità, nonché con la rete stradale.

Ritiene che il termine del 2050 fissato a questo riguardo per la rete sia troppo lontano rispetto alle esigenze effettive. Cita, per conoscenza diretta, il caso del Trentino, che, in base alla proposta attuale della Commissione europea, dovrebbe essere connesso via ferrovia all'aeroporto di riferimento, quello di Verona, soltanto entro il 2050! Al riguardo ritiene che la Commissione dovrebbe dedicare a questa vicenda un'attenzione specifica, così come all'esigenza di utilizzare combustibile alternativo su tutta la rete.

Ulteriori disposizioni riguardano la diffusione di tecnologie innovative per far progredire la digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto, aumentare ulteriormente l'efficienza e migliorare la protezione, la sicurezza e la resilienza della rete.

Per i progetti di interesse comune soggetti alla valutazione dell'impatto ambientale si stabilisce anche l'effettuazione di una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, attraverso l'integrazione nel-

l'analisi costi-benefici del costo delle emissioni di gas a effetto serra.

Sottolinea un'altra importante innovazione del regolamento in esame, concernente l'obbligo per gli Stati membri di provvedere alla manutenzione dell'infrastruttura della rete in modo da assicurare lo stesso livello di servizio e sicurezza nell'intero ciclo di vita. Sono a tale scopo previsti piani di manutenzione a lungo termine comprensivi dei costi, che devono essere presi in considerazione fin dalla pianificazione ed anche nelle fasi di ammodernamento.

Per quanto attiene infine alla *governance* della rete, sottolinea l'importanza del rafforzamento della figura del coordinatore, che sarebbe designato dalla Commissione con un mandato di quattro anni rinnovabile, per ciascun corridoio e per ciascuna priorità orizzontale, ai fini dello sviluppo della rete. Al coordinatore è affidato, tra l'altro, il compito di redigere un piano di lavoro di concerto con gli Stati membri.

Sottolinea che, come osservato dalla relazione tecnica del MIMS, se il coinvolgimento dalla Commissione europea nell'esame delle proposte progettuali assoggettabili a finanziamento può essere utile in coerenza con i Piani di lavoro, dall'altro, l'attività di identificazione e priorità degli investimenti dovrebbe essere mantenuta nell'ambito nazionale.

Al tempo stesso, ritiene necessario che la governance della rete assicuri un più efficace coordinamento, anche temporale, dei lavori, di pertinenza di diversi Stati membri, necessari per la realizzazione delle varie tratte e progetti transfrontalieri lungo i corridoi. Ciò per evidenti ragioni di equità e di uso efficiente delle risorse europee e nazionali. Richiama, a titolo di esempio, l'ultimazione della Galleria di Base del Brennero, che sarà la più lunga in Europa con i suoi 64 chilometri, lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo e delle sue tratte di accesso da nord e sud, che registra ritardi legati essenzialmente a problemi in alcuni cantieri sul lato austriaco.

Fa presente che la relazione che accompagna la proposta la Commissione stima

che la realizzazione della rete così riarticolata richiederà investimenti per 247,5 miliardi di euro tra il 2021 e il 2050 e comporterà benefici economici e sociali. Ciò anzitutto in termini di aumento del PIL, +2,4 per cento, di nuova occupazione, +0,5 per cento, e riduzione dei gas serra, -0,4 per cento.

Si registrerebbe inoltre, sempre tra il 2021 e il 2050, una riduzione dei costi derivanti dalla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, stimata in circa 387 milioni di euro.

Secondo la valutazione d'impatto le nuove norme dovrebbero inoltre contribuire alla sicurezza del trasporto su strada con una riduzione dei costi esterni per infortuni stimata in circa 3.930 milioni di euro entro il 2050.

Venendo alla valutazione dei profili della proposta di diretta competenza della Commissione, rileva anzitutto che essa rispetta il principio di attribuzione, essendo fondata sugli articoli da 170 a 172 del Trattato sul funzionamento dell'UE che prevedono, appunto, la costituzione e lo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture, dei trasporti delle telecomunicazioni e dell'energia.

La proposta è coerente, inoltre, con il principio di sussidiarietà in quanto la realizzazione di un sistema unitario di reti transeuropee richiede per definizione l'intervento a livello europeo poiché si estende oltre i confini dei singoli Stati membri. Si tratta di un obiettivo che i singoli Paesi non potrebbero conseguire in misura sufficiente, date le priorità nazionali e i costi.

Per quanto, infine, concerne la coerenza della proposta con il principio di proporzionalità, essa non appare andare oltre quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici generali.

Tuttavia, ritiene che nel corso dell'esame la Commissione potrebbe valutare, insieme alla IX Commissione, se l'impatto dei singoli requisiti tecnici proposti per i diversi settori e ranghi di rete così come le varie scadenze previste sia adeguato in termini di oneri per il sistema paese.

Per quanto concerne il merito della proposta, propone di considerare, in raccordo con il Governo, la possibilità di chiedere

modifiche puntuali alla rete e ai corridoi, per inserire alcune sezioni o nodi, anche alla luce dell'evoluzione dell'*iter* a livello europeo.

Ricorda che al Parlamento europeo la proposta è assegnata alla Commissione per i Trasporti e il Turismo, che ha avviato la scorsa settimana la discussione sui circa 1900 emendamenti presentati. Alcuni di essi, sottoscritti da europarlamentari eletti in Italia, concernono specificamente il nostro Paese, prospettando l'inserimento di ulteriori aeroporti, porti o terminali ferroviario-stradali nella rete globale, di nuovi nodi urbani e terminali ferroviario-stradali nella rete centrale, nonché il prolungamento di alcuni corridoi sul territorio nazionale.

Informa che al voto degli emendamenti in Commissione si procederà nel corso del mese di gennaio, essenzialmente al fine di definire la posizione di partenza del Parlamento europeo in vista del negoziato con il Consiglio. Questo, per parte sua, ha adottato il 5 dicembre un orientamento generale sulla proposta, che, prospettando poche e limitate modifiche, dovrebbe costituire nella sostanza la base di partenza per il negoziato interistituzionale.

I passaggi successivi della procedura di esame sono dunque strettamente connessi alla possibilità che nel corso del mese di gennaio il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione europea decidano di avviare un trilogico per concordare le modifiche da apportare alla proposta iniziale della Commissione.

In conclusione, ribadisce l'esigenza di acquisire, in tempi brevi, l'orientamento del Governo, ricordando che la Commissione Trasporti ha già concordato di procedere nelle prossime settimane ad audizioni dei componenti italiani della Commissione Trasporti del Parlamento europeo e della Commissaria europea ai trasporti, Adina Vălean, nonché di altri soggetti istituzionali o non istituzionali interessati dal provvedimento e di esperti.

Calogero PISANO (NM(N-C-U-I)-M, ringraziando la relatrice per l'esaustiva esposizione, ricorda che il *gap* infrastrutturale che caratterizza la dotazione di strutture

ferroviarie e stradali nel Sud rispetto al Centro-Nord raggiunge in Sicilia livelli apicali. Ricorda, ad esempio, che Agrigento, che costituisce uno dei principali poli turistici a livello nazionale, è priva di collegamenti autostradali, ferroviari e aerei, essendo l'aeroporto più vicino a oltre due ore di distanza. Evidenzia, in proposito, come il Ponte sullo Stretto di Messina, facente parte del corridoio 1 Palermo-Berlino, risulterebbe essenziale al fine di estendere alla Sicilia occidentale i collegamenti ad alta velocità. Sottolinea, infine, la necessità di promuovere l'effettiva realizzazione di tali infrastrutture.

Isabella DE MONTE (A-IV-RE) sottolinea l'importanza della proposta di Regolamento in esame che costituisce un passo fondamentale in un processo decennale. Concordando con l'osservazione della relatrice in merito all'eccessiva distanza temporale degli obiettivi per la realizzazione da parte degli Stati membri dei collegamenti intermodali della rete globale, ritiene opportuno proporre uno *step* intermedio al 2040 per fare il punto ed evidenziare i progetti che non hanno rispettato la tempistica. Ritiene comunque opportuno ricordare i passi in avanti che sono stati fatti negli anni recenti e che hanno portato alla formulazione della proposta di Regolamento in esame, come il Pacchetto ferroviario, di cui David Sassoli è stato il principale relatore, come anche il Pacchetto mobilità. Evidenzia l'importanza della rete anche in connessione con gli obiettivi di approvvigionamento energetico, inerenti la messa a disposizione lungo i corridoi dell'idrogeno, dell'elettrico e del gas naturale liquefatto: è evidente che tali obiettivi si realizzano solo se si realizza la rete. In termini strategici e geopolitici, osserva che ai fini di un effettivo sviluppo del processo di integrazione dei Balcani occidentali, occorrerebbe prevedere uno sviluppo delle reti europee anche in quella regione. Per quanto riguarda il tema dei fondi, ricorda che la previsione del Ponte sullo Stretto di Messina non ha mai trovato una contrarietà pregiudiziale da parte della Commissione europea e che il relativo progetto sarebbe stato finanziabile ma che sta agli

Stati Membri il compito di intercettare i fondi europei, partecipando ai bandi e presentando progetti effettivamente realizzabili.

In merito alla sostenibilità, l'impellenza degli approvvigionamenti di fonti energetiche sostenibili nasce, non solo dall'attuale crisi energetica, ma anche dall'esigenza di ridurre le emissioni nel campo dei trasporti, dove su questo aspetto si è più indietro di altri settori, ad esempio in agricoltura.

Infine un altro tema riguardante la necessità dello sviluppo delle reti concerne la sicurezza, i cui standard e le cui tecnologie sono notevolmente cambiate negli anni.

In ultimo sottolinea l'importanza di verificare se è ancora possibile inserire delle modifiche, o se il Parlamento abbia solo la possibilità di esprimere un veto, che sarebbe molto penalizzante. Auspica che in ogni caso questa Commissione disponga di congruo tempo prima di assumere le proprie determinazioni.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, avverte che sonderà la disponibilità della IX Commissione a svolgere congiuntamente a questa Commissione le audizioni degli europarlamentari e del Commissario europeo e che in ogni caso vi sarà un congruo

tempo per svolgere i necessari approfondimenti istruttori. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.10.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.10 alle 14.25.

**AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 14 dicembre 2022.*

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'ANCI (Associazione nazionale comuni italiani), dell'UPI (Unione delle province d'Italia) e dell'UNCEM (Unione nazionale comuni comunità enti montani) e dell'ANPCI (Associazione Nazionale Piccoli Comuni D'Italia) nell'ambito dell'esame della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Applicare il diritto dell'UE per un'Europa dei risultati. COM(2022)518 final.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.35 alle 15.45.

## ALLEGATO

**Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 116, di attuazione della direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva (UE) 2018/852, che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio. Atto n. 1.**

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, lo Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 116, di attuazione della direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva (UE) 2018/852, che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio (A.G. n. 1);

preso atto del parere negativo espresso dalla Conferenza unificata nella seduta del 12 ottobre 2022, motivato da rilievi aventi prevalentemente carattere di merito, non espressamente connessi a profili di incompatibilità con la normativa comunitaria;

acquisite le risultanze dell'attività conoscitiva svolta presso l'VIII Commissione;

esaminati:

l'articolo 1, comma 5, che introduce alcune innovazioni sul fronte delle definizioni e della classificazione dei rifiuti, tra cui l'esclusione dai rifiuti urbani dei rifiuti da costruzione e demolizione solo se prodotti nell'ambito di attività di impresa;

l'articolo 1, comma 8, che equipara ai rifiuti da articoli pirotecnici i rifiuti prodotti dai materiali che hanno avuto contatto con materiale esplosivo, in quanto rientranti nella classificazione contenuta nel Regolamento (UE) n. 1357 del 18/12/2014, riguardante le modalità di gestione dei rifiuti da prodotti esplodenti o pirotecnici di qualsiasi specie;

l'articolo 1, comma 12, che precisa che, in caso di situazioni di eccezionale ed

urgente necessità di tutela della salute pubblica e dell'ambiente, che determinano l'emissione di ordinanze urgenti, non è comunque consentito derogare alle disposizioni contenute nel Codice dei contratti pubblici nell'ambito dell'affidamento di servizi di gestione integrata dei rifiuti urbani;

l'articolo 1, comma 13, che, in materia di trasporto di rifiuti pericolosi, puntualizza che essi devono essere etichettati e imballati secondo le specifiche norme di settore vigenti, quali l'Accordo Europeo per il Trasporto su Strada di Merci Pericolose, segnalando che tuttavia non sono fornite descrizione, modalità e tempistiche;

l'articolo 2, che interviene sulla disciplina delle competenze attribuite alle province per l'individuazione delle zone idonee e non idonee alla localizzazione di impianti di recupero e di smaltimento dei rifiuti, specificando che tale individuazione deve basarsi sui criteri dettati dai piani regionali di gestione dei rifiuti;

l'articolo 3, che introduce il divieto di incenerire i rifiuti raccolti in modo differenziato, ad eccezione dei rifiuti derivanti da successive operazioni di trattamento, per i quali l'incenerimento produca il miglior risultato ambientale conformemente ai criteri di priorità nella gestione dei rifiuti definiti all'articolo 179 del Codice dell'ambiente;

l'articolo 4, che semplifica la disciplina dell'autorizzazione unica per i nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti, rilasciata dalla regione;

l'articolo 5, che interviene sulla disciplina delle procedure semplificate per la

gestione di rifiuti, modificando alcuni termini per la trasmissione di comunicazioni volte alla verifica del possesso dei requisiti degli operatori;

l'articolo 6, comma 2, che puntualizza gli obblighi di etichettatura degli imballaggi, segnalando al contempo che le tempistiche per far sì che le imprese si uniformino dal punto di vista dell'informazione sono piuttosto ristrette;

l'articolo 6, comma 3, che prevede che i sistemi di restituzione con cauzione e i sistemi per il riutilizzo degli imballaggi si applichino ad imballaggi che ne consentono il riutilizzo in modo ecologicamente corretto, garantendo l'igiene degli alimenti e la sicurezza dei consumatori, ampliando in tal modo il campo di applicazione delle norme europee in tema di riutilizzo degli imballaggi (direttiva UE 2018/852). Al riguardo è da valutare l'opportunità della norma alla luce della proposta di regolamento adottata dalla Commissione europea il 30 novembre scorso;

l'articolo 6, comma 4, che, oltre a rendere non più facoltative le comunicazioni dei dati relativi agli imballaggi da parte di taluni soggetti al Consorzio nazionale degli imballaggi, riformula le disposizioni riguardanti i rifiuti di imballaggio esportati fuori dall'UE, specificando che essi potranno essere inseriti nel computo dei rifiuti recuperati e riciclati da considerare per il raggiungimento dei relativi obiettivi solo se sarà possibile verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 1013/2006 sul movimento transfrontaliero dei rifiuti;

l'articolo 6, comma 7, che modifica il riferimento normativo che individua la definizione di rifiuto urbano, sostituendo il riferimento alla disposizione della direttiva europea UE 2018/851, con l'articolo del Codice dell'ambiente che ha recepito tale disposizione;

l'articolo 6, comma 10, che interviene sul programma generale di prevenzione e di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio, al fine di promuovere modelli di produzione e consumo sostenibili;

l'articolo 7, che modifica la disciplina concernente la gestione di particolari categorie di rifiuti;

l'articolo 8, che interviene sull'Allegato D della Parte IV del Codice, introducendo una nuova sezione « Classificazione dei rifiuti », che contiene le definizioni, la valutazione e la classificazione dei rifiuti al fine di allineare il contenuto dell'Allegato in parola alla decisione 2014/955/UE e consentire agli operatori la corretta classificazione dei rifiuti;

l'articolo 9, contenente disposizioni sanzionatorie e finali, che fissa in particolare al 1° gennaio 2023 la decorrenza degli obblighi in materia di etichettatura di imballaggi recati dall'articolo 219 del Codice che recepisce la normativa tecnica adottata dell'Unione europea, tra cui l'indicazione della natura dei materiali da imballaggio utilizzati;

l'articolo 9, comma 2, che contiene una norma transitoria volta a consentire temporaneamente l'assimilazione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico alle merci, al fine di permettere agli operatori del settore di dotarsi delle autorizzazioni necessarie per la gestione dei rifiuti;

segnalata un'esigenza di coordinamento tra quanto previsto dall'articolo 16, comma 1, lettera *h*), della legge di delegazione europea 2018 (legge 4 ottobre 2019, n. 117), in materia di smaltimento nell'ambito dei rifiuti organici dei rifiuti aventi proprietà di biodegradabilità e compostabilità conformi agli standard europei, anche ai fini della relativa tracciabilità e del relativo conteggio ai fini degli obiettivi di riciclo, e quanto previsto dall'articolo 182-ter, comma 6, lettera *c*), del Codice dell'ambiente, di cui decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che prevede un criterio di tracciabilità delle bioplastiche in circuiti diversi dall'umido,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**