

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	166
AUDIZIONI INFORMALI:	
Nell'ambito dell'esame della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023) 88 final)	
Audizione di rappresentanti dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)	167
Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici (ANITA)	167
Audizione di rappresentanti di Federauto	167
Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Confartigianato Trasporti	167
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizione di rappresentanti di AGCOM, nell'ambito dell'esame della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica Gigabit e che abroga la direttiva 2014/61/UE (normativa sull'infrastruttura Gigabit) (COM(2023) 94 final)	
167	
ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:	
Sui lavori della Commissione	167
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO ₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956. COM(2023)88 final (Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere motivato</i>)	
168	
ALLEGATO 1 (<i>Documento approvato dalla Commissione</i>)	169
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica Gigabit e che abroga la direttiva 2014/61/UE (normativa sull'infrastruttura Gigabit) COM(2023)94 final (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere motivato</i>)	
168	
ALLEGATO 2 (<i>Documento approvato dalla XIV Commissione</i>)	171

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

Martedì 9 maggio 2023.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle
14 alle 14.05.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 9 maggio 2023.

Nell'ambito dell'esame della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023) 88 final).

Audizione di rappresentanti dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA).

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.05 alle 14.20.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici (ANITA).

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.20 alle 14.35.

Audizione di rappresentanti di Federauto.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.35 alle 14.50.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Confartigianato Trasporti.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.50 alle 15.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 9 maggio 2023.

Audizione di rappresentanti di AGCOM, nell'ambito dell'esame della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica Gigabit e che abroga la direttiva 2014/61/UE (normativa sull'infrastruttura Gigabit) (COM(2023) 94 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.20.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 9 maggio 2023. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA

La seduta comincia alle 15.25.

Sui lavori della Commissione.

Alessandro GIGLIO VIGNA, ricorda che oggi si celebra la «Giornata dell'Europa», che trae origine dalla dichiarazione del ministro degli affari esteri francese, Rober Schuman, all'origine del processo di integrazione continentale sfociato poi nell'Unione europea. Dopo avere richiamato le parole Sottolinea, richiamandosi alle parole dello statista francese, come il processo d'integrazione europea, fondato su una solidarietà non astratta ed ideologica, ma concreta e realistica, malgrado le fasi e di sfiducia e di difficoltà, non sia mai venuto meno alla sua fondamentale promessa di pace, stabilità e prosperità per i popoli europei.

Ribadisce che, di fronte alle attuali difficoltà del progetto europeo, fortemente sentite dai cittadini, ed alle minacce dei nuovi regimi autoritari e totalitari che rifiutano i valori delle democrazie occidentali, è importante riconoscere che la forza degli Europei è racchiusa nel motto dell'Unione europea, «Unità nella diversità», che significa operare insieme a favore della pace e della prosperità, mantenendo al tempo stesso la ricchezza delle diverse culture, tradizioni e lingue del nostro Continente.

Isabella DE MONTE (A-IV-RE), nell'associarsi alle parole del Presidente, ricorda, in nome degli ideali europei, la figura del Antonio Megalizzi, giovane reporter italiano assassinato nell'attentato di Strasburgo dell'11 dicembre 2018, che si era speso per illustrare le conquiste del progetto europeo alle giovani generazioni. Esprime apprezzamento per l'attività svolta dai gruppi parlamentari in questa Commissione poiché, al di là delle diverse appartenenze politiche, testimonia una nuova

attenzione soprattutto alla fase di definizione della legislazione europea, cercando di porsi in ascolto delle istanze e degli orientamenti del Paese.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956.

COM(2023) 88 final.

(Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere motivato).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 2 maggio 2023.

Stefano CANDIANI (LEGA), *relatore*, illustra i contenuti della proposta di documento (*vedi allegato 1*) con cui si propone che la Commissione esprima un parere motivato ai sensi dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Piero DE LUCA (PD-IDP), illustrando la posizione contraria del suo Gruppo alla proposta del relatore, sottolinea come essa investa profili di merito, senza attenersi alle questioni di proporzionalità e di sussidiarietà. Motiva altresì la contrarietà evidenziando come il documento si ponga in radicale contrasto con la strategia di transizione ecologica dell'Unione europea.

Isabella DE MONTE (A-IV-RE) preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo, richiamando le convincenti argomentazioni emerse nelle audizioni informali svolte

presso la Commissione con esponenti delle associazioni di categoria. Evidenzia altresì le criticità implicite nella proposta di regolamento anche con riguardo al potenziamento delle reti TEN-T.

Nessun altro chiedendo d'intervenire, la Commissione approva la proposta di documento formulata dal relatore on. Candiani.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica Gigabit e che abroga la direttiva 2014/61/UE (normativa sull'infrastruttura Gigabit).

(COM(2023) 94 final).

(Ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere motivato).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 27 aprile 2023.

Stefano CANDIANI (LEGA), *relatore*, richiama la convergenza tra gli orientamenti espressi dal Presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni nell'audizione informale svoltasi precedentemente e gli indirizzi espressi nella proposta di documento. Illustra i contenuti della proposta (*vedi allegato 2*) intesa a far sì che la Commissione esprima un parere motivato ai sensi dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Nessuno chiedendo d'intervenire, la Commissione approva la proposta di documento formulata dal relatore onorevole Candiani (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 15.50.

ALLEGATO 1

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023) 88 final).

DOCUMENTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956;

preso atto della relazione trasmessa dal Governo su tale proposta ai sensi dell'articolo 6 della legge 234 del 2012;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni di rappresentanti dei settori produttivi interessati, svolte nell'ambito dell'esame della proposta;

premesso che:

la proposta mira a rivedere la normativa sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, contenuta in due regolamenti entrati in vigore nel 2019. Tale disciplina, che prevede la riduzione delle emissioni del 15 per cento entro il 2025 e del 30 per cento entro il 2030, non ha potuto ancora dispiegare i suoi effetti, non essendo state raggiunte tali scadenze;

nella citata relazione il Governo, pur dichiarando condivisibili le finalità della proposta, ritiene indispensabile coniugare la salvaguardia ambientale con il minimo impatto a livello sociale, economico e produttivo;

la Commissione europea stima che, per attuare le misure proposte, ai produt-

tori verrebbero richiesti investimenti supplementari per circa 4,9-8,7 miliardi di euro ogni anno tra il 2031 e il 2050. A fronte di tale fabbisogno di investimenti non quantifica tuttavia la crescita occupazionale che si attende dalla nuova normativa;

rilevato che la proposta è correttamente fondata sull'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea essendo intesa a realizzare gli obiettivi in materia ambientale stabiliti dall'articolo 191 dello stesso Trattato;

considerato invece che la proposta non risulta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto, nel preambolo della stessa come pure nella valutazione d'impatto della Commissione, non risultano adeguatamente dimostrate né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento da essa prospettato. Si osserva al riguardo che:

a) la proposta stabilisce obiettivi di riduzione delle emissioni estremamente sfidanti, in particolare la riduzione totale delle emissioni degli autobus urbani nuovi entro il 2030 e la riduzione del 90 per cento di tutti i veicoli pesanti nuovi entro il 2040. Tuttavia, secondo i dati riportati dalla stessa Commissione europea, la quantità di emissioni di gas ad effetto serra generato dai veicoli pesanti costituisce appena il 6 per cento delle emissioni totali prodotte a livello dell'Unione;

b) i veicoli pesanti prodotti nell'UE sono tecnologicamente all'avanguardia ed hanno un consumo medio di carburante nettamente inferiore rispetto ai veicoli equivalenti in altre regioni del mondo. In particolare, oltre un terzo degli autocarri prodotti

nell'UE viene esportato in tutto il mondo, generando un surplus commerciale di circa 5 miliardi di euro all'anno;

c) i nuovi obiettivi richiederebbero un volume di produzione di veicoli a basse o zero emissioni e un livello di diffusione dell'infrastruttura di ricarica lontani dall'essere raggiunti ora e nei prossimi anni. A fronte di investimenti di grande portata, il numero dei nuovi veicoli richiesti dalla normativa proposta e il numero dei punti di ricarica di carburanti alternativi non sarebbero sufficienti, nei tempi indicati dalla proposta, a garantire il trasporto di merci e passeggeri su strada, soprattutto sulle lunghe distanze. Pertanto si verrebbe a creare un importante *gap* infrastrutturale;

d) l'elettrificazione dei veicoli e l'alimentazione a idrogeno potrebbero risultare insufficienti a garantire il trasporto su rotte a lunga distanza, con evidente rischio di tenuta delle catene di approvvigionamento del mercato interno dell'UE. Appare dunque necessario consentire l'impiego di carburanti *carbon neutral* come soluzione per la sostenibilità del trasporto su strada, in particolare sulle tratte più lunghe;

e) la proposta in esame, inoltre, adotta quale criterio principale il calcolo delle emissioni allo scarico senza tenere in considerazione il danno ambientale procurato dalla produzione dell'energia elettrica impiegata dai veicoli, se di origine non rinnovabile, né il costo ambientale della produzione degli accumulatori;

f) alla luce di tali elementi appare tautologica la motivazione offerta dalla Commissione per dimostrare il valore aggiunto della proposta, secondo cui quest'ultima offrirebbe a produttori, fornitori di componenti e consumatori la garanzia di un mercato stabile nonché la certezza normativa essenziali per i cospicui investimenti di capitale necessari alla diffusione di veicoli a emissioni zero;

la proposta risulta altresì in contrasto con il principio di proporzionalità in quanto determina, a fronte della quantità relativamente modesta di emissioni di gas ad effetto serra generata dai veicoli pesanti, oneri estremamente gravosi e non adeguatamente giu-

stificati per i costruttori, per il settore della produzione e distribuzione dei carburanti tradizionali e per le filiere dei biocombustibili avanzati. Si osserva al riguardo che:

a) i rilevanti investimenti richiesti per rinnovare il parco tecnologico dei veicoli e l'accelerazione dell'adeguamento della filiera industriale imposti dall'atto in esame risultano, come già detto, difficilmente sostenibili alla luce dell'attuale sviluppo tecnologico e del tasso di realizzazione della infrastruttura;

b) la previsione per cui in linea di principio gli autobus urbani nuovi circolanti nelle città dovrebbero essere a emissioni zero a partire dal 2030 potrebbe risultare eccessivamente onerosa e di difficile applicazione per molte aziende di trasporto pubblico locale, costrette in tempi ristretti ad adeguare i propri piani di investimento e garantire la presenza delle necessarie infrastrutture di ricarica e rifornimento nei depositi. Tali difficoltà potrebbero indurre alcune delle aziende in questione ad acquistare a breve termine autobus convenzionali a scapito del raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione;

c) sarebbe pertanto necessario stabilire scadenze più gradualistiche che consentirebbero anche di perseguire, secondo un percorso realistico, la nascita o la riconversione di nuovi insediamenti produttivi e la formazione o l'aggiornamento di nuovi profili professionali;

sottolineata in ogni caso l'opportunità di operare, nel corso del prosieguo dell'esame della proposta a livello di Unione europea, un'analisi più approfondita dei numerosi profili di criticità richiamati in precedenza, aggiornando ove appropriato le valutazioni di impatto svolte dalla Commissione europea;

esprime un

PARERE MOTIVATO

ai sensi dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

ALLEGATO 2

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica Gigabit e che abroga la direttiva 2014/61/UE (normativa sull'infrastruttura Gigabit) (COM(2023) 94 final).

DOCUMENTO APPROVATO DALLA XIV COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminata, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica Gigabit e che abroga la direttiva 2014/61/UE (normativa sull'infrastruttura Gigabit);

considerata la relazione trasmessa dal Governo sulla proposta ai sensi dell'articolo 6 della legge 234 del 2012;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame della proposta;

premesso che:

l'obiettivo generale della proposta, volta ad accelerare il dispiegamento delle reti ad altissima capacità fisse e senza fili/mobili (VHCN, *Very High Capacity Network*), o Gigabit, come la fibra ottica e il 5G, in tutti gli Stati membri è complessivamente condivisibile;

in questa prospettiva, è in linea di principio fondata l'analisi della Commissione europea secondo cui la direttiva 2014/61/UE non è più adatta a sostenere le crescenti esigenze di connettività fissa e mobile ad altissima capacità di cittadini e imprese, non è allineata al codice europeo delle comunicazioni elettroniche e ai nuovi obiettivi di connettività del decennio digitale dell'UE e non è stata pienamente efficace nel ridurre i costi di installazione delle reti a banda larga;

rilevato che la proposta è correttamente fondata sull'articolo 114 del Trattato

sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in quanto essa persegue l'obiettivo di armonizzare ulteriormente i mercati delle comunicazioni elettroniche dell'UE e migliorare le condizioni per l'istituzione e il funzionamento del mercato interno;

considerato, invece, che la proposta non risulta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto, dal preambolo della stessa come pure dalla valutazione d'impatto della Commissione, non risultano adeguatamente dimostrati né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento legislativo a livello di Unione europea da essa prospettato. Si osserva al riguardo che:

a) la proposta incide in modo eccessivamente invasivo sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni nazionali, soprattutto nel governo del territorio e nella gestione/regolamentazione dei servizi pubblici. In particolare, nell'ordinamento interno italiano, il nuovo regolamento impatterebbe sul funzionamento di diversi enti ed amministrazioni locali aventi competenze su aspetti specifici che riguardano la salute, la sicurezza e la protezione del patrimonio artistico, storico o archeologico nazionale, materie che possono giustificare l'attivazione delle clausole di salvaguardia di cui all'articolo 36 del TFUE. In questo senso, si richiamano in particolare le disposizioni della proposta che, introducendo misure di semplificazione, e in taluni casi di liberalizzazione, per la realizzazione di opere edilizie, potrebbero avere ripercussioni profonde su interessi pubblici quali la sicurezza, la salute pubblica e la tutela dell'ambiente;

b) la proposta pertanto risulta in contrasto con la previsione di cui all'arti-

colo 4, paragrafo 2, del TUE, secondo la quale l'Unione rispetta « l'uguaglianza degli Stati membri davanti ai trattati e la loro identità nazionale insita nella loro struttura fondamentale, politica e costituzionale, compreso il sistema delle autonomie locali e regionali. Rispetta le funzioni essenziali dello Stato, in particolare le funzioni di salvaguardia dell'integrità territoriale, di mantenimento dell'ordine pubblico e di tutela della sicurezza nazionale »;

c) pur riconoscendo l'esigenza di superare le difficoltà di applicazione della precedente direttiva, sarebbe pertanto indispensabile continuare a lasciare un certo margine di flessibilità agli Stati membri, in ragione delle rispettive specificità ordinarie, sociali ed economiche;

d) in questa prospettiva, andrebbe riconsiderata la scelta di disciplinare la materia con regolamento anziché procedere ad appropriate modifiche ed integrazioni della direttiva;

e) non risulta altresì sufficientemente dimostrato che altre eventuali opzioni, tra cui la mera armonizzazione delle funzionalità delle piattaforme digitali e della modulistica relative ai procedimenti autorizzatori, non produrrebbero un impatto paragonabile a fronte di una minore invasione delle prerogative nazionali di organizzazione della pubblica amministrazione e di esercizio del potere pubblico, nonché di costi ridotti;

rilevato che la proposta risulta altresì in contrasto con il principio di proporzionalità in quanto non risulta dimostrato che le misure da essa delineate abbiano un'intensità proporzionata alle finalità di promozione delle reti ad altissima capacità e di ottimizzazione dei costi e delle procedure amministrative necessarie per una sua capillare realizzazione. Si osserva al riguardo che:

a) non risulta sufficientemente dimostrato, dalla valutazione di impatto della Commissione europea, che le tempistiche e le modalità dell'attività autorizzatoria siano un elemento determinante per il livello dei costi dell'installazione di reti ad altissima

capacità. Questa dimostrazione sarebbe essenziale, in quanto l'adeguamento dell'attività e dell'organizzazione amministrativa che viene richiesto presenta rilevanti complessità ed elevati costi per gli Stati membri e la ponderazione degli interessi pubblici considerati nel quadro di tali procedimenti non necessariamente consentirà di procedere all'accelerazione procedurale auspicata;

b) non viene fornita adeguata giustificazione per l'impatto molto oneroso della proposta sulle modalità e sulle tempistiche di svolgimento dell'attività autorizzatoria degli enti locali, specie dei comuni, rispetto all'installazione di infrastrutture di comunicazione elettronica (ad esempio, la fissazione di un limite di 15 giorni per valutare la completezza della domanda). Analoghe considerazioni valgono per le ipotesi di risarcimento del danno da mero ritardo a seguito di mancato rispetto dei termini prescritti dalla proposta;

c) la previsione della realizzazione di piattaforme digitali integrate (i.e. punti di accesso digitale nazionale) che consentano l'accesso ai dati e ai servizi di più amministrazioni locali, in grado di offrire le funzionalità prescritte dalla proposta, esigerà risorse ingenti, che non sono state quantificate nella valutazione d'impatto della Commissione europea;

d) non sono pienamente convincenti le argomentazioni della Commissione europea secondo le quali alcune eccezioni agli obblighi previsti nella proposta (ad esempio per l'accesso alle informazioni per determinate categorie di edifici di proprietà o sotto il controllo di enti pubblici per motivi di valore architettonico, storico, religioso o naturalistico oppure la fornitura di informazioni su tali edifici) garantirebbero la proporzionalità della proposta stessa e offrirebbero la flessibilità adeguata per tenere conto delle circostanze nazionali;

affermata l'esigenza, alla luce di quanto sopra esposto, di una profonda rimodulazione della proposta per tenere nella giusta considerazione le prerogative nazionali di organizzazione della pubblica am-

ministrato e contenere l'impatto sulle finanze pubbliche;

sottolineata in ogni caso l'opportunità di operare, nel prosieguo dell'esame della proposta a livello di Unione europea, un'analisi approfondita dei numerosi profili di criticità richiamati in precedenza, aggiornando ove appropriato le valutazioni

di impatto svolte dalla Commissione europea;

esprime un

PARERE MOTIVATO

ai sensi dell'articolo 6 del Protocollo n. 2 allegato al Trattato sull'Unione europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.