

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Atto n. 38 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	318
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	322

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Hewlett Packard Enterprise – HPE Italia, nell'ambito dell'esame della Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio « La politica di ciberdifesa dell'UE » (JOIN(2022)49 final)	321
---	-----

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 17 maggio 2023. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 13.30.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Atto n. 38.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Alessia AMBROSI (FDI), *relatrice*, sottolinea preliminarmente come le reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) consistano in un sistema allargato da realizzare entro l'orizzonte temporale del 2050 (*Comprehen-*

sive network, o rete Globale) ed in una rete ristretta costituita dalle infrastrutture a maggiore valenza strategica, da completare entro il 2030 (*Core network*, o rete centrale).

Fa presente che dei nove *Core Network Corridor* (CNC) che compongono la rete, quattro attraversano il territorio italiano (lo Scandinavo-Mediterraneo, il Baltico-Adriatico, il Mediterraneo e il Reno-Alpi) e coinvolgono, complessivamente, 9 nodi urbani, 11 aeroporti della rete Centrale, 14 porti marittimi della rete Centrale, 5 porti fluviali e 15 interporti.

Segnala, altresì, che per lo sviluppo delle reti TEN-T, il Regolamento (UE) n. 1316/2013 – che ha istituito il « Meccanismo per collegare l'Europa » (*Connecting Europe Facility*-CEF) – ha previsto uno stanziamento complessivo, nell'ambito del quadro finanziario 2014-2020, pari a 24,05 miliardi di euro, mentre a luglio 2021 è entrato in vigore il nuovo Regolamento CEF 2.0, che reca 33,71 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 destinati a finanziare lo svi-

luppo di infrastrutture sostenibili e ad alte prestazioni nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia.

Gli interventi sulle reti TEN-T sono oggetto di finanziamenti nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR): segnatamente, la Missione 3 è dedicata, infatti, alle « Infrastrutture per una mobilità sostenibile » e registra, tra gli obiettivi comuni agli investimenti, la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni attraverso lo spostamento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia. La principale componente (M3C1.1) è destinata agli interventi sulla rete ferroviaria, con interventi per 24,77 miliardi di euro. L'intermodalità e la logistica integrata rappresentano la seconda componente (M3C2), con risorse pari a 630 milioni di euro.

Ricorda che gli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo delle reti TEN-T sono attualmente interessati da una profonda revisione ad opera di una proposta di regolamento (COM(2021)812), sulla quale la XIV Commissione si è espressa approvando un parere favorevole, corredato da condizioni ed osservazioni, nella seduta del 20 febbraio scorso.

Venendo al contenuto dello schema di decreto legislativo in esame, osserva che l'articolo 1 ne definisce l'oggetto e l'ambito di applicazione, relativo alle procedure di rilascio delle autorizzazioni necessarie per la realizzazione di:

a) progetti che rientrano nelle sezioni della rete Centrale individuate nell'allegato 1 al decreto, che indica i collegamenti transfrontalieri e i collegamenti mancanti che ricadono nel territorio nazionale, tra quelli individuati in via preliminare nell'allegato alla direttiva (UE) 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti;

b) altri progetti sui corridoi della rete Centrale, individuati ai sensi dell'articolo 44, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1315/2013, il cui costo totale supera i 300 milioni di euro.

Il provvedimento si applica anche agli appalti pubblici relativi a progetti tran-

sfrontalieri che rientrano nell'ambito di applicazione appena illustrato. Sono, invece, espressamente esclusi i progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni ai sensi degli articoli 31 e 33 del citato Regolamento (UE) n. 1315/2013. In particolare, le applicazioni telematiche in questione includono: per le ferrovie, l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*); per le vie navigabili interne, i RIS (*River Information Services*); per il trasporto stradale, gli ITS (*Intelligent Transport Systems*); per il trasporto marittimo, il VTMS (*Vessel Traffic Monitoring and Information System*) e i servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia marittima unica, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganale; per il trasporto aereo, i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti dal sistema SESAR (*Single European Sky ATM Research*).

Precisato che l'articolo 2 reca le definizioni, segnala che l'articolo 3 assegna, ai progetti che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto, carattere prioritario e ne impone il riconoscimento a tutte le autorità, comprese le autorità designate, coinvolte nella procedura di autorizzazione, esclusi solo gli organi giurisdizionali. Nell'ipotesi in cui la disciplina nazionale preveda procedure specifiche di autorizzazione di progetti a carattere prioritario, dette procedure si applicano, fatti salvi gli obiettivi, i requisiti e i termini previsti dal decreto, anche ai progetti rientranti nell'ambito di applicazione del medesimo. A tal proposito, rammento che nell'ordinamento italiano sono di recente intervenute plurime modifiche che hanno reso il quadro normativo assai diversificato, quanto a competenze, modalità procedurali e tempistiche (ricordo – per esempio – il decreto-legge n. 32 del 2019, c.d. « Sblocca cantieri » e il decreto-legge n. 77 del 2021, c.d. « Semplificazioni »).

L'articolo 4 individua le autorità designate ai sensi del decreto nelle Direzioni Generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), competenti in mate-

ria di: infrastrutture di trasporto stradale e autostradale; infrastrutture di trasporto ferroviario; infrastrutture di trasporto nel settore interportuale e logistico e a favore dell'intermodalità; infrastrutture di trasporto pubblico locale e urbano; infrastrutture di trasporto marittimo e per vie d'acqua interne; interventi previsti da leggi speciali. Per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto aereo, l'autorità designata è, invece, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC); laddove, poi, per uno specifico progetto sia individuato un Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto-legge «Sblocca cantieri», l'autorità designata è il Commissario straordinario stesso. Ciascuna autorità designata ha il compito, tra le altre cose, di fornire informazioni al promotore del progetto e vigilare sui tempi della procedura di autorizzazione.

Ai sensi dell'articolo 5, la durata massima della procedura di autorizzazione è di quattro anni dal suo inizio, stabilito ai sensi del successivo articolo 6, comma 1. Tale periodo di quattro anni in ogni caso:

non pregiudica gli obblighi derivanti dal diritto internazionale e dell'Unione europea;

non comprende i periodi necessari per avviare procedure di ricorso amministrativo e ricorsi giurisdizionali;

non pregiudica il diritto di prevedere che la procedura di autorizzazione sia completata tramite un atto legislativo statale, regionale, o delle Province autonome, nel qual caso il termine è sospeso a decorrere dalla presentazione del disegno di legge e fino alla sua definitiva approvazione.

Solo in casi debitamente motivati, l'autorità designata può concedere una proroga adeguata al predetto periodo di quattro anni, la cui durata è stabilita caso per caso, è debitamente motivata ed è limitata al solo scopo di completare la procedura di rilascio delle autorizzazioni.

Fa presente che l'articolo 6 disciplina la procedura di autorizzazione, mentre l'arti-

colo 7 stabilisce che, in caso di progetti transfrontalieri, l'autorità designata cooperi con le autorità degli altri Stati membri interessati al fine di realizzare un coordinamento e concordare un calendario comune.

L'articolo 8 disciplina l'ipotesi in cui, nell'ambito di un progetto transfrontaliero, le procedure di appalto siano indette da un organismo comune: esso è tenuto ad applicare il diritto nazionale vigente in materia di contratti pubblici di uno Stato membro, applicando le apposite deroghe previste dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, salvo che non sia altrimenti stabilito di comune accordo tra gli Stati membri partecipanti.

Rileva che l'articolo 9 dispone che ogni due anni, e per la prima volta entro il 10 agosto 2026, il Dipartimento delle politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, con le indicazioni fornite dalle autorità designate e dalle autorità comuni eventualmente istituite, trasmetta alla Commissione europea una relazione contenente informazioni in merito al numero delle procedure di autorizzazione svolte, alla loro durata media, alle procedure che abbiano superato il termine e alla creazione di eventuali autorità comuni.

L'articolo 10, coerentemente con quanto stabilito nella direttiva, prevede che il decreto non si applichi ai progetti la cui procedura di autorizzazione sia stata avviata prima del 10 agosto 2023. Si prevede, inoltre, che l'articolo 8 si applichi solo agli appalti per i quali sia stato inviato l'avviso di indizione di gara dopo il 10 agosto 2023 ovvero, qualora esso non fosse previsto, laddove l'amministrazione o l'ente aggiudicatore abbia avviato la procedura successivamente alla suddetta data, escludendone l'applicabilità agli organismi comuni istituiti prima del 9 agosto 2021 ove le relative procedure di appalto continuino ad essere disciplinate dal diritto applicabile in quella data.

In materia finanziaria, l'articolo 11 prevede che l'attuazione del decreto non comporti nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica: pertanto, le Amministrazioni interessate devono provvedere nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali

disponibili a legislazione vigente. Infine, richiama la presenza di un allegato, contenente l'elenco dei collegamenti transfrontalieri e dei collegamenti mancanti, riguardanti il territorio italiano, individuati dalla direttiva (UE) 2021/1187, che costituisce parte integrante del provvedimento.

Alla luce di queste considerazioni, preannuncia la presentazione di una proposta di parere favorevole di cui dà lettura (*vedi allegato*).

Nessuno chiedendo d'intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole presentata dalla relatrice.

La seduta termina alle 13.35.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 17 maggio 2023.

Audizione di rappresentanti di Hewlett Packard Enterprise – HPE Italia, nell'ambito dell'esame della Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio « La politica di ciberdifesa dell'UE » (JOIN(2022)49 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.45 alle 14.05 e dalle 14.15 alle 14.25.

ALLEGATO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (Atto n. 38).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti;

rilevato che il termine di recepimento della direttiva è fissato al 10 agosto 2023 ai sensi di quanto disposto dall'articolo 11, comma 1, della direttiva stessa;

considerato che il provvedimento si pone in linea con i contenuti della direttiva (UE) 2021/1187, di cui fornisce attuazione;

rilevato che la direttiva (UE) 2021/1187 e lo schema di decreto legislativo recano riferimenti al regolamento (UE) n. 1315/2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

rilevato altresì che tale regolamento è oggetto di sostituzione e contestuale abro-

gazione da parte della proposta di regolamento COM(2022) 384, la cui approvazione in via definitiva implicherebbe un aggiornamento delle indicazioni contenute nella nuova versione del regolamento europeo in materia di reti transeuropee di trasporti;

atteso che, in ogni caso, secondo quanto riportato nell'articolo 66 della proposta all'esame del legislatore europeo, i riferimenti al regolamento (UE) n. 1315/2013 abrogato si intendono fatti al nuovo regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII;

valutato positivamente il recepimento di disposizioni volte a sostenere la realizzazione tempestiva della rete TEN-T, essenziale per la libera circolazione di merci, servizi e persone,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.