

XIV COMMISSIONE PERMANENTE**(Politiche dell'Unione europea)****S O M M A R I O****SEDE CONSULTIVA:**

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno. C. 1922 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	184
<i>ALLEGATO 1 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	192

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE) 2023/959, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra. Atto n. 161 (<i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio</i>) .	185
<i>ALLEGATO 2 (Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo PD-IDP)</i>	193
Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2022/2555, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148. Atto n. 164 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	186
<i>ALLEGATO 3 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	197
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2022/2557 relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE. Atto n. 165 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	187
<i>ALLEGATO 4 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	198

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sulla riunione dei Presidenti delle Commissioni Affari dell'Unione europea dei Parlamenti dei Paesi mediterranei membri dell'UE, svoltasi a Creta dal 13 al 14 giugno 2024	190
<i>ALLEGATO 5 (Sulla riunione dei Presidenti delle Commissioni Affari dell'Unione europea dei Parlamenti dei Paesi mediterranei membri dell'UE, svoltasi a Creta dal 13 al 14 giugno 2024)</i>	199

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	190
---	-----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	190
Sull'efficacia dei processi d'attuazione delle politiche dell'Unione europea e di utilizzo dei fondi strutturali e d'investimento europei per il Sistema-Paese.	
Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti del Coordinamento Libere Associazioni Professionali (COLAP) (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	190
<i>ERRATA CORRIGE</i>	191

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 24 luglio 2024. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 13.30.

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno.

C. 1922 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente e relatore*, illustra il disegno di legge di ratifica della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024, persegue due fondamentali obiettivi: determinare da un lato una più equa ripartizione dei costi di manutenzione ordinaria del tratto ferroviario francese ed una diversa suddivisione dei compiti e delle responsabilità tecniche, amministrative e finanziarie tra Italia e Francia, sulla base dei principi di territorialità e proporzionalità. Abrogare, dall'altro, la legge n. 475 del 1973, con cui è stata ratificata la precedente Convenzione italo-francese sottoscritta nel 1970, in quanto ritenuta non più conforme al diritto dell'Unione europea e, in particolare, alla direttiva 2012/34/UE istitutiva di uno spazio ferroviario unico europeo.

Ricorda che tale direttiva ha l'obiettivo di assicurare un'efficiente gestione del settore ferroviario europeo: per quel che riguarda la gestione dell'infrastruttura, gli Stati membri devono provvedere affinché

le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura siano attribuite ad enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario; per quel che riguarda la fornitura dei servizi di trasporto, gli Stati membri devono rilasciare le licenze necessarie alle imprese che soddisfino i requisiti prescritti in materia di onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale e copertura della propria responsabilità civile.

Per quanto riguarda il contenuto della Convenzione – che si compone di quindici articoli, suddivisi in quattro Titoli – segnala che l'articolo 1 definisce ambito di applicazione e oggetto della Convenzione. Quanto al primo aspetto, la Convenzione si applica al tratto della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia (denominata « la Linea ») situato in territorio francese. Quanto al secondo aspetto, la Convenzione definisce la ripartizione delle responsabilità in materia di esercizio e manutenzione della Linea e le modalità applicabili al finanziamento di queste missioni.

Il Titolo II contiene le disposizioni relative: alla designazione delle responsabilità dei gestori dell'infrastruttura italiano e francese, spettando al primo la pianificazione oraria e la gestione delle richieste ricevute dalle imprese ferroviarie italiane e francesi mentre al secondo l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura su tutta la Linea in base al principio di territorialità (articolo 3); alle regole di funzionamento applicabili alla Linea da parte del gestore dell'infrastruttura francese, in particolare in merito alla interoperabilità, alla sicurezza e all'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie (articolo 4); all'indicazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, calcolati secondo la normativa francese e percepiti dal gestore dell'infrastruttura francese (articolo 5); alla gestione e manutenzione delle stazioni sulla Linea, assicurate dal/dai gestore/i designato/i dallo Stato francese (articolo 6).

Il Titolo III individua le modalità di finanziamento della Linea. Più specificamente, l'articolo 7, lettera a), prevede che il

deficit o l'avanzo di gestione ordinaria per ogni tratto della Linea viene valutato annualmente e sostenuto da parte italiana e francese sulla base di una ripartizione proporzionale alla circolazione dei treni italiani e francesi, salva la clausola di salvaguardia in base alla quale per ogni tratta, in caso di *deficit* e in presenza di almeno un servizio regolare di trasporto ferroviario di ciascuna Parte, ognuna di esse si farà carico di almeno il 25 per cento del *deficit*. Le successive lettere disciplinano altri aspetti finanziari, tra cui i termini di pagamento delle somme dovute da una Parte all'altra parte e la messa in mora in caso di mancato versamento delle somme dovute.

Il Titolo IV reca le disposizioni generali. In particolare, l'articolo 8 dispone che l'infrastruttura ferroviaria, salvo eccezioni locali concordate con specifiche convenzioni al fine di garantire la continuità tecnica delle opere e delle attrezzature, è di proprietà dello Stato francese.

L'articolo 9 prevede che la Convenzione sia attuata nel rispetto del diritto internazionale applicabile e degli obblighi derivanti alle Parti dall'appartenenza all'Unione europea.

L'articolo 10 stabilisce che, in caso di eccezioni locali di esercizio e manutenzione della Linea concordate al fine di garantire la continuità dell'esercizio e della manutenzione ordinaria della stessa – che spettano in via generale al gestore dell'infrastruttura francese –, il gestore dell'infrastruttura italiano deve attivarsi presso l'Autorità nazionale di sicurezza francese per disporre di un'autorizzazione di sicurezza all'esercizio dell'attività in territorio francese.

L'articolo 11 precisa che, in caso di emergenza, ciascuna Parte autorizza l'intervento nel proprio territorio delle squadre di soccorso dell'altro Stato.

In base all'articolo 12 l'organismo di controllo nazionale francese è competente per la Linea, mentre ai sensi dell'articolo 13, la Commissione intergovernativa italo-francese per il miglioramento dei collegamenti delle Alpi del Sud è incaricata di garantire il controllo dell'attuazione della Convenzione.

Infine, gli articoli 14 e 15 disciplinano rispettivamente le modalità di risoluzione delle eventuali controversie interpretative o attuative dell'Accordo, tramite consultazioni e negoziati diretti tra le Parti, i termini per la sua entrata in vigore – per una durata indeterminata – e l'eventuale denuncia, disponendo altresì che dall'entrata in vigore della presente Convenzione viene abrogata la precedente Convenzione tra Italia e Francia riguardante la Linea, conclusa a Roma il 24 giugno 1970.

Quanto al disegno di legge di ratifica, osserva che esso si compone di cinque articoli: in particolare, l'articolo 3 contiene la clausola di invarianza finanziaria, in base alla quale dall'attuazione delle disposizioni della Convenzione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, l'articolo 4 dispone l'abrogazione della legge n. 475 del 1973, con la quale, come accennato precedentemente, l'Italia ha ratificato la Convenzione tra l'Italia e la Francia del 1970.

Poiché le disposizioni del presente provvedimento non presentano peraltro profili di interferenza o incompatibilità con l'ordinamento europeo, preannuncia la presentazione di un parere favorevole (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 13.40.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 24 luglio 2024. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 13.40.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE)

2023/959, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra.

Atto n. 161.

(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 17 luglio scorso.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, avverte che è stata presentata una proposta alternativa di parere da parte del Gruppo del Partito democratico (*vedi allegato 2*), la quale sarà posta in votazione solo qualora fosse respinta la proposta di parere che sarà formulata dal relatore.

Antonio GIORDANO (FDI), *relatore*, chiede di rinviare alla seduta di domani il seguito dell'esame del provvedimento, atteso lo svolgimento del suo *iter* presso l'VIII Commissione Ambiente e per valutare i contenuti della proposta di parere alternativo.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, concorde la Commissione, rinvia il seguito dell'esame ad una seduta che sarà convocata per domani, nel corso della quale si procederà all'espressione del parere sul provvedimento.

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2022/2555, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148.

Atto n. 164.

(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.

Salvatore CAIATA (FDI), *relatore*, ricorda che la XIV Commissione è chiamata ad esprimere un parere sullo schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2022/2555, cosiddetta « direttiva NIS 2 » (*Network and Information Systems*) relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS) e, conseguentemente, ad abrogare e sostituire il decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 65, di recepimento della direttiva NIS del 2016.

Rileva come si tratti di un settore assai delicato, che è diventato negli ultimi anni oggetto dell'attenzione dell'Unione europea e del Parlamento italiano: la Commissione ha infatti svolto un importante lavoro conoscitivo nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, della comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza sulla *politica di ciberdifesa dell'UE*.

Sottolinea inoltre come il tema della cibersicurezza risulti decisivo anche in connessione con lo sviluppo dell'intelligenza artificiale, poiché i dati su cui sistemi di IA poggiano richiedono elevati livelli di integrità e protezione.

Ricorda altresì che il provvedimento in titolo è stato predisposto in forza della delega di cui all'articolo 1 della legge 21 febbraio 2024, n. 15 (Legge di delegazione europea 2022-2023) e nel rispetto dell'articolo 3 della stessa legge, che detta i principi e criteri specifici di delega.

Segnala che la nuova direttiva NIS 2, il cui termine di recepimento è fissato dalla stessa al 17 ottobre 2024, è stata adottata per rispondere alle crescenti minacce poste dalla digitalizzazione e dall'aumento degli attacchi informatici, rafforzando ulteriormente la sicurezza informatica e la resilienza delle infrastrutture critiche e dei fornitori di servizi digitali all'interno dell'Unione europea (UE).

Evidenzia che le principali novità introdotte sono: l'ampliamento dell'ambito soggettivo di applicazione della disciplina an-

che alla Pubblica amministrazione centrale, le piccole e microimprese, e i fornitori di servizi di comunicazione elettronica pubbliche e di reti di comunicazione elettronica accessibili al pubblico; la distinzione tra « soggetti essenziali » e « soggetti importanti » in base ai requisiti dimensionali e alla tipologia di prodotti o servizi forniti, al fine di superare l'attuale disomogeneità nel processo di identificazione dei soggetti da parte degli Stati membri; la razionalizzazione dei requisiti minimi di sicurezza e delle procedure di notifica obbligatoria; l'adozione di un approccio « multirischio »; la regolamentazione della divulgazione coordinata delle vulnerabilità (CVD) e l'ampliamento delle funzioni di coordinamento dei *Team* di risposta agli incidenti di sicurezza informatica CSIRT (*Computer Security Incident Response Team*) nazionali; l'istituzionalizzazione della cooperazione tra Stati membri nella nuova rete CyCLoNe (*Cyber Crises Liaison Organisation Network*), per la gestione coordinata a livello operativo degli incidenti e delle crisi di cibersecurity su vasta scala.

Mette in risalto come la nuova direttiva preveda inoltre uno specifico apparato sanzionatorio, più severo e armonizzato a livello europeo, allo scopo di garantire una maggiore uniformità e deterrenza in tutta l'UE, con sanzioni che arrivano fino a un massimo di almeno 10.000.000 euro o di almeno il 2 per cento del fatturato totale annuo del soggetto.

Lo schema di decreto legislativo, di recepimento della direttiva NIS 2, si compone di 44 articoli, suddivisi in 6 capi.

Il capo I (articoli da 1 a 8) è dedicato alle disposizioni generali e all'articolo 5 recepisce anche il capo V (Giurisdizione e registrazione) della direttiva NIS 2; il capo II (articoli da 9 a 17) è dedicato al quadro nazionale di sicurezza informatica e all'articolo 17, recepisce anche il capo VI (Condivisione delle informazioni) della direttiva NIS 2; il capo III (articoli da 18 a 22) concerne la cooperazione a livello dell'Unione europea e internazionale e l'articolo 18 (Gruppo di cooperazione NIS) recepisce anche parte dei due articoli che compongono il capo VIII (Atti delegati e atti di

esecuzione) della direttiva NIS 2; il capo IV (articoli da 23 a 33) è dedicato agli obblighi in materia di gestione del rischio per la sicurezza informatica e di notifica di incidente e, al suo articolo 27 (Uso di schemi di certificazione della cibersecurity), recepisce parte dei due articoli che compongono il capo VIII (Atti delegati e atti di esecuzione) della direttiva NIS 2; il capo V (articoli da 34 a 39) è invece dedicato alla supervisione e recepisce e razionalizza le disposizioni contenute al capo VII (Vigilanza ed esecuzione) della direttiva NIS 2; infine il capo VI (articoli da 40 a 44) riguarda le disposizioni finali e transitorie, recependo il capo IX (disposizioni finali) della direttiva NIS 2.

In conclusione, poiché il provvedimento non presenta elementi di contrasto con l'ordinamento dell'Ue e appare coerente anche con quanto previsto dalla legge recante disposizioni in materia di rafforzamento della cibersecurity nazionale e di reati informatici, preannuncia l'espressione di un parere favorevole (*vedi allegato 3*).

Piero DE LUCA (PD-IDP), nell'annunciare il voto favorevole del proprio gruppo, anche in considerazione della compatibilità del provvedimento rispetto ai principi europei, rileva alcune criticità legate alla mancanza di risorse finanziarie in particolare nei confronti degli enti locali e di altri soggetti destinatari di obblighi stringenti ai fini del rafforzamento delle reti e delle infrastrutture cibernetiche.

Nessun altro chiedendo d'intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2022/2557 relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE. Atto n. 165.

(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.

Calogero PISANO (NM(N-C-U-I)-M), *relatore*, segnala che la XIV Commissione è chiamata ad esprimere un parere sullo schema di decreto legislativo volto a recepire la direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, concernente la resilienza dei soggetti critici (direttiva CER – *Critical Entities Resilience*), nel rispetto dei criteri di delega di cui all'articolo 5 della legge 21 febbraio 2024, n. 15, (delegazione europea 2022-2023).

Ricorda che la direttiva CER abroga la direttiva 2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee – nei soli settori dell'energia e dei trasporti, e in un limitato numero di sottosettori – e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione.

Osserva che la nuova direttiva ha un ambito di applicazione più ampio, che non riguarda quindi solo le infrastrutture critiche europee, e ha l'obiettivo di introdurre un'armonizzazione delle norme volta a garantire che i servizi essenziali per il mantenimento di funzioni vitali della società o di attività economiche siano forniti senza impedimenti nel mercato interno.

A tal scopo, rileva come la direttiva, tra le altre cose, ponga in capo agli Stati membri l'obbligo di individuare gli operatori pubblici e privati titolari di infrastrutture critiche, cosiddetti soggetti critici, in una serie di settori specificamente individuati, stabilendo per i medesimi soggetti critici obblighi volti a rafforzarne la resilienza e la capacità di fornire i servizi essenziali nel mercato interno. La citata direttiva prevede inoltre l'adozione di una strategia per la definizione di obiettivi e misure dirette a garantire un elevato livello di resilienza da parte dei soggetti e contiene altresì misure volte a consentire alle autorità competenti di reagire prontamente e adeguatamente agli incidenti, inteso quest'ultimo come qualsiasi evento capace di perturbare la fornitura di un servizio essenziale.

Passa inoltre ad esaminare i contenuti del provvedimento, che si compone di 7 capi e 22 articoli.

L'articolo 1, in attuazione dell'articolo 1 della direttiva CER, definisce l'oggetto e l'ambito di applicazione dell'intervento normativo. In particolare, è prevista l'espressa esclusione dall'ambito di applicazione del presente decreto agli enti della pubblica amministrazione che operano nei settori della pubblica sicurezza, della difesa nazionale o dell'attività di contrasto, compresi l'indagine, l'accertamento e il perseguimento di reati, agli organismi di informazione per la sicurezza ed all'Autorità nazionale per la cybersicurezza (ACN), nonché al Parlamento, alla Banca d'Italia e agli organi giudiziari. Con specifico decreto del Presidente del Consiglio dei ministri possono essere previsti altresì ulteriori soggetti ritenuti critici che svolgono attività principalmente nei settori della pubblica sicurezza, della protezione civile, della difesa o dell'attività di contrasto, accertamento e perseguimento di reati.

L'articolo 2 reca una serie di definizioni generali, tra le quali quella di «soggetto critico», «infrastruttura critica», «servizio essenziale», «enti della pubblica amministrazione», riproducendo quelle contenute nell'articolo 2 della direttiva CER.

Gli articoli dal 3 al 5 disciplinano il perimetro della *governance* nazionale in materia di resilienza dei soggetti critici. In particolare, l'articolo 3 definisce le competenze da attribuire al Presidente del Consiglio dei ministri; l'articolo 4 prevede, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, l'istituzione del Comitato interministeriale per la resilienza (CIR), con funzioni di proposta, di alta sorveglianza sull'attuazione della strategia nazionale e di promozione; l'articolo 5 elenca invece le autorità settoriali competenti, definendone compiti e funzioni, prevedendo altresì l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di un apposito punto di contatto, con funzione di collegamento con la Commissione europea, cooperazione con i paesi terzi e cooperazione transfrontaliera tra punti di contatto e tra autorità settoriali competenti degli Stati membri.

L'articolo 6 prevede che, entro il 17 luglio 2025, il Presidente del Consiglio dei

ministri adotti la strategia nazionale per la resilienza dei soggetti critici.

L'articolo 7 stabilisce che la valutazione del rischio da parte dello Stato sia redatta dal punto di contatto unico dopo aver raccolto le valutazioni delle autorità settoriali competenti, indicando altresì gli elementi di cui deve tenere conto la valutazione del rischio.

L'articolo 8 prevede che le autorità settoriali competenti individuino, ciascuna per i propri settori e sottosettori, i soggetti ritenuti critici entro il 17 gennaio 2026, e che il punto di contatto unico ne stili un elenco, da approvare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare entro il medesimo termine.

L'articolo 9 elenca i criteri cui le autorità settoriali devono attenersi per determinare la rilevanza degli effetti negativi di un incidente, in base a soglie definite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

L'articolo 10 esclude l'applicazione delle disposizioni concernenti la cooperazione con gli Stati membri dell'UE (articolo 12), gli obblighi di resilienza dei soggetti critici (capo III), i soggetti critici di particolare rilevanza europea (capo IV), nonché la vigilanza e l'esecuzione e quelle relative ai poteri ispettivi (capo V) per i soggetti critici del settore bancario, delle infrastrutture dei mercati finanziari e delle infrastrutture digitali, in quanto essi sono soggetti ad una specifica disciplina settoriale.

L'articolo 11 reca disposizioni in materia di sostegno ai soggetti critici, che si sostanzia nello scambio con essi di buone prassi, nell'elaborazione di modelli, linee guida e metodologie di analisi, nel supporto nell'organizzazione di esercitazioni volte a testare la loro resilienza, nonché nella realizzazione di corsi di formazione per il loro personale e, ove possibile, attività di consulenza.

L'articolo 12 prevede specifiche attività di cooperazione tra i punti di contatto unici e le autorità settoriali competenti dei vari Stati membri.

L'articolo 13 prevede che i soggetti critici effettuino l'individuazione delle proprie infrastrutture critiche e una ricognizione

dei rischi connessi all'erogazione di servizi essenziali, tenuto conto di una serie specifica di criteri.

L'articolo 14 prevede l'adozione da parte dei soggetti critici di misure tecniche, di sicurezza e di organizzazione, adeguate a garantire la propria resilienza, sulla base delle informazioni pertinenti fornite in merito alla valutazione del rischio dello Stato.

L'articolo 15 detta disposizioni per l'acquisizione da parte di un soggetto critico dei precedenti personali, presenti e non nel casellario giudiziale europeo, delle persone che svolgono attività o ricoprono ruoli di rilievo nell'erogazione dei servizi essenziali da parte dei soggetti critici.

L'articolo 16 pone in capo ai soggetti critici precisi obblighi di notificazione e comunicazione in caso di incidenti rilevanti, in modo da consentire alle autorità settoriali competenti di reagire tempestivamente agli incidenti.

L'articolo 17 definisce i soggetti critici di particolare rilevanza europea, rinviando alla procedura stabilita dalla direttiva e gestita dalla Commissione europea.

L'articolo 18 prevede la possibilità di organizzare una missione di consulenza che è chiamata a valutare le misure adottate da parte di un soggetto critico. La richiesta relativa all'organizzazione della predetta missione può provenire dal punto unico di contatto, sentita l'autorità settoriale competente ovvero su proposta di quest'ultima, ovvero dalla stessa richiesta della Commissione europea.

L'articolo 19 stabilisce che il punto di contatto unico partecipa alle attività del gruppo per la resilienza dei soggetti critici e che, qualora necessario, al relativo personale è rilasciato il nulla osta di sicurezza.

L'articolo 20 attribuisce alle autorità settoriali competenti poteri di vigilanza, di ispezione, di svolgere attività di controllo, di richiesta di informazioni e di diffida nei confronti dei soggetti critici, finalizzati a garantire il rispetto degli obblighi consistenti nella corretta adozione delle misure di resilienza.

L'articolo 21 disciplina l'apparato sanzionatorio.

L'articolo 22 dispone infine l'abrogazione del decreto legislativo 11 aprile 2011, n. 61.

In conclusione, evidenzia che non si ravvisano elementi di contrasto con l'ordinamento dell'UE e propone pertanto l'espressione di un parere favorevole (*vedi allegato 4*).

Nessun altro chiedendo d'intervenire, La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 13.50.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Mercoledì 24 luglio 2024. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 13.50.

Sulla riunione dei Presidenti delle Commissioni Affari dell'Unione europea dei Parlamenti dei Paesi mediterranei membri dell'UE, svoltasi a Creta dal 13 al 14 giugno 2024.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, ricorda che dal 13 al 14 giugno scorsi ha partecipato, insieme al Presidente dell'omologa Commissione del Senato, sen. Terzi di Sant'Agata, ad una Riunione dei Presidenti delle Commissioni per gli affari dell'Unione europea dei Parlamenti dei Paesi mediterranei membri dell'Unione, svoltasi a Creta dal 13 al 14 giugno 2024.

Sugli esiti della Riunione è stata predisposta una breve relazione che è in distribuzione e che sarà allegata al resoconto odierno (*vedi allegato 5*).

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle 13.55.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 24 luglio 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.55 alle 14.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 24 luglio 2024. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

Sull'efficacia dei processi d'attuazione delle politiche dell'Unione europea e di utilizzo dei fondi strutturali e d'investimento europei per il Sistema-Paese.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti del Coordinamento Libere Associazioni Professionali (COLAP).

(Svolgimento e conclusione).

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, introduce l'audizione.

Nicola TESTA, *presidente del Coordinamento Libere Associazioni Professionali (COLAP)*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Stefano CANDIANI (LEGA), Isabella DE MONTE (IV-C-RE), per porre quesiti e formulare osservazioni.

Nicola TESTA, *presidente del Coordinamento Libere Associazioni Professionali (COLAP)* risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, ringrazia l'audito per il suo intervento e dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 345 del 17 luglio 2024, a pagina 238, seconda colonna, trentottesima riga, dopo le parole: « *parere favorevole* » inserire il seguente periodo: « , *che verrà posta in votazione, come testé convenuto dalla Commissione, in altra seduta* ».

ALLEGATO 1

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno. C. 1922 Governo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminato per i profili di competenza il disegno di legge di ratifica della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativa alla manutenzione ordinaria e all'esercizio del tratto situato in territorio francese della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, fatta a Milano il 12 aprile 2024, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno (C. 1922 Governo);

condivisi gli obiettivi del provvedimento, volto a determinare una più equa ripartizione dei costi di manutenzione ordinaria del tratto ferroviario francese ed una diversa suddivisione dei compiti e delle

responsabilità tecniche, amministrative e finanziarie tra Italia e Francia, sulla base dei principi di territorialità e proporzionalità, nonché ad abrogare la legge n. 475 del 1973, con cui è stata ratificata la precedente Convenzione sottoscritta nel 1970, in quanto ritenuta non più conforme al diritto dell'Unione europea e, in particolare, alla direttiva 2012/34/UE istitutiva di uno spazio ferroviario unico europeo;

rilevato che il provvedimento non evidenzia profili d'incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE) 2023/959, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra. Atto n. 161.

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA DAL GRUPPO PD-IDP

La Commissione Politiche dell'UE,

esaminato lo Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE) 2023/959, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (A.G. 161);

premesso che:

il sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (EU ETS) rappresenta uno dei principali strumenti della politica europea per il contrasto ai cambiamenti climatici. Il sistema EU ETS, istituito dalla direttiva 2003/87/CE, è una pietra angolare per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei principali settori industriali e nel comparto dell'Aviazione;

l'EU ETS è un meccanismo di tipo «*cap and trade*» ovvero ovvero fissa un

tetto massimo (cap) alla quantità totale di emissioni consentite sul territorio europeo nei settori interessati, cui corrisponde un equivalente numero di quote che possono essere acquistate o vendute dagli operatori. Tali quote possono essere allocate a titolo oneroso, mediante aste pubbliche, o gratuito, mediante assegnazione diretta agli operatori che soddisfino determinati requisiti. L'obiettivo è la riduzione delle emissioni mediante una progressiva riduzione del quantitativo complessivo di quote disponibili per gli operatori;

tale sistema è stato recentemente modificato tramite l'adozione di diversi atti legislativi che estendono il campo di applicazione dell'originaria direttiva 2003/87/CE e rafforzano il meccanismo «*cap and trade*» al fine di contribuire all'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento entro il 2030 e di conseguire la neutralità climatica entro il 2050, come previsto dal regolamento (UE) 2021/111 (cosiddetta legge UE sul clima);

in particolare, le direttive n. 958 e n. 959 del 2023, che fanno parte del pacchetto «*Fit for 55*», dispongono la graduale inclusione nell'ambito del sistema ETS delle emissioni prodotte dal trasporto marittimo: dal 2024 sono incluse le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate per le emissioni di gas a effetto

serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali; dal 2025 sono incluse le navi da carico di stazza lorda tra 5.000 e 400 tonnellate per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di merci a fini commerciali e le navi offshore di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate;

per quanto riguarda il settore dell'aviazione, è stato confermato l'assoggettamento al sistema ETS delle sole emissioni rilasciate dai voli interni allo Spazio economico europeo (SEE) fino al 2027. Nel 2025, se lo schema internazionale di regolazione delle emissioni derivanti dall'aviazione civile (cosiddetto CORSIA) non avrà prodotto risultati tangibili, la Commissione europea presenterà una proposta per estendere l'ETS anche ai voli in partenza dal SEE (Spazio economico europeo);

è stato reso più stringente l'obiettivo di riduzione delle emissioni dei settori inclusi nel sistema ETS, che passa da una riduzione del 43 per cento rispetto al 2005 a una riduzione del 62 per cento entro il 2030. Dal 2025 è prevista la creazione di un sistema di scambio di quote separato, ma parallelo, (ETS 2) per i settori dell'edilizia, del trasporto stradale e per ulteriori settori industriali non contemplati dalla direttiva del 2003 (industrie energetiche, manifatturiere e delle costruzioni). Tale nuovo sistema prevede un cap separato rispetto a quello dell'ETS e una propria traiettoria lineare di riduzione;

è stata, altresì, prevista la progressiva riduzione delle assegnazioni gratuite di quote per le emissioni del settore aereo a circa il 60 per cento nel 2024 e al 40 per cento nel 2025, fino ad arrivare al loro azzeramento nel 2026. Nel periodo 2024-2030 è tuttavia prevista l'assegnazione di quote gratuite per i voli soggetti ad obbligo di restituzione che utilizzano carburanti sostenibili. Inoltre, non sono state previste assegnazioni gratuite per i nuovi settori (marittimo e ETS 2), per i quali le quote verranno assegnate solo mediante vendita all'asta;

sempre nel 2023, il regolamento n. 956 ha introdotto il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (cosiddetto CBAM), è volto ad evitare che le importazioni di prodotti a maggior intensità di carbonio da Paesi extra Ue rendano nulli gli sforzi di riduzione all'interno dell'Unione e che permetterà di compensare gli oneri sopportati dai produttori europei derivanti dall'applicazione del sistema ETS, applicandoli alle importazioni di determinati prodotti;

considerato che:

in linea con la delega al governo derivante dalla legge di delegazione europea 2022/2023, lo schema di decreto legislativo in argomento contiene le disposizioni per l'attuazione della Direttiva (UE) 2023/959 del parlamento europeo e del consiglio del 10 maggio 2023 recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra nonché della Direttiva (UE) 2023/958 del parlamento europeo e del consiglio del 10 maggio 2023 recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato;

l'ampia revisione della direttiva 2003/87/CE implica la modifica di ampie parti del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, al fine di adeguare l'ordinamento interno al nuovo quadro giuridico europeo e adattare l'impianto amministrativo in essere alle nuove e molteplici esigenze di regolazione;

rilevato che:

come evidenziato dalle audizioni, emerge dal combinato disposto tra la graduale cancellazione delle quote di emissione gratuite e l'estensione del sistema

ETS anche ai settori dell'edilizia, del trasporto stradale e per ulteriori settori industriali non contemplati dalla direttiva del 2003 (industrie energetiche, manifatturiere e delle costruzioni) un consistente aggravio di costi per le imprese e i settori coinvolti, seppure resi necessari per raggiungere gli obiettivi della neutralità climatica;

la normativa del Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (*European Union Emissions Trading System – EU ETS*) comporta, in particolare, una serie di criticità per il settore marittimo portuale con conseguente rischio di ridurne la competitività nel contesto internazionale;

la normativa che si intende introdurre con il provvedimento in esame fa emergere preoccupanti rischi di distorsione della concorrenza modale tra mare-ferro-gomma, nonché di distorsione del mercato geografico e di delocalizzazione dei traffici, soprattutto *transshipment*, dai porti italiani verso i porti extra UE, di ridurre l'impatto virtuoso generato dalle Autostrade del Mare e gli ottimi risultati in termini di sostenibilità, nonché l'efficacia degli investimenti dello Stato nel *Sea Modal Shift* ottenuti con misure come il marebonus. L'effetto ultimo potrebbe essere quello di ribaltare gli extra costi dell'EU ETS sui vari attori della catena logistico-portuale e, non da ultimo, sul mercato sino al consumatore finale;

il 17 giugno 2024 la Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, un regime italiano da 570 milioni di euro per incentivare le navi a utilizzare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri quando sono ormeggiate nei porti marittimi. Nel quadro del regime, l'aiuto assume la forma di una riduzione fino al 100 per cento dei cosiddetti « oneri generali di sistema ». Tali oneri sono inclusi nel prezzo dell'energia elettrica per finanziare determinati obiettivi di politica pubblica, tra cui le energie rinnovabili. La riduzione, pertanto, si tradurrà in un calo del prezzo dell'energia elettrica per gli operatori navali quando si riforniscono dell'energia elettrica erogata da reti

elettriche terrestri e renderà competitivo il costo di questa energia elettrica rispetto al costo di quella prodotta a bordo utilizzando motori alimentati da combustibili fossili;

la suddetta misura, pertanto, incentiverà gli operatori navali a optare per una fornitura di energia elettrica più rispettosa dell'ambiente, evitando così emissioni significative di gas a effetto serra, inquinanti atmosferici ed emissioni di rumore;

inoltre, l'elettrificazione dei porti, mirata anche alla riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e di anidride carbonica prodotte da traghetti e navi nei porti cittadini, è uno degli obiettivi del PNRR, nel quale sono previsti a questo scopo investimenti per 400 milioni di euro, assieme a 700 milioni di euro destinati a tale finalità dal Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza. Anche in considerazione degli obblighi per le navi derivanti dalla normativa europea, la costruzione di tali infrastrutture, oltre a migliorare la qualità dell'aria, serve a rendere i porti italiani più competitivi e stare al passo con gli scali di altri Paesi che stanno già procedendo rapidamente in tal senso;

nel recepimento delle suddette direttive è presente un principio fondamentale a cui dovrebbe essere dato particolare rilievo nella fase di recepimento proprio per dare soluzione ai suddetti rischi per i porti italiani, ossia il principio secondo cui le risorse derivanti dalla vendita delle quote d'emissione siano impiegate nei settori inclusi nell'ambito di applicazione della normativa con finalità ambientali;

il recepimento delle nuove disposizioni normative sul Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (*European Union Emissions Trading System – EU ETS*) possono rappresentare, altresì, una occasione per risolvere alcune criticità per il settore industriale del riciclo della carta e del cartone con conseguente miglioramento dell'efficacia e degli obiettivi posti a fondamento di tale settore. L'utilizzo di una parte dei proventi ETS in favore di tale settore con-

sentirebbe alle imprese ivi operanti di avere a disposizione risorse economiche fondamentali per far funzionare sempre al meglio la raccolta e il riciclo di carta e cartone;

in via generale, nel recepimento delle direttive, appare opportuno prevedere che una quota della tassazione europea sulle emissioni climalteranti sia utilizzata per abbassare i costi di trasporto di tutti i materiali di riciclo, in modo tale da riuscire a raggiungere due obiettivi: quello di aumentare il riciclo diminuendo i costi di trasporto e nello stesso tempo quello di utilizzare in maniera virtuosa questa tassazione per raggiungere più velocemente gli obiettivi europei. Altresì, appare necessario prevedere che una quota della tassazione europea sulle emissioni climalteranti sia utilizzata per rafforzare gli investimenti sul trasporto ferroviario delle merci al fine di raggiungere più rapidamente gli obiettivi della politica europea per il contrasto ai cambiamenti climatici,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

a condizione che, per quanto di competenza:

sia recepito e data attuazione al principio, statuito nella Direttiva UE ETS, secondo cui le risorse derivanti dalla vendita delle quote d'emissione siano impiegate nei settori inclusi nell'ambito di applicazione della normativa con finalità ambientali;

sia previsto, in particolare, che una quota dei proventi ETS sia indirizzato al settore marittimo portuale al fine di (1) garantire un meccanismo di riduzione dei costi dell'energia elettrica che renda competitivo il sistema di *cold ironing* e la conseguente riduzione delle emissioni inquinanti nelle città portuali; (2) rafforzare la competitività del settore nel contesto internazionale, la concorrenza modale tra mareferro-gomma, nonché l'attrazione dei traffici verso i porti italiani;

sia previsto, nell'ambito del recepimento delle nuove disposizioni normative sul Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (*European Union Emissions Trading System – EU ETS*), l'utilizzo di una parte dei proventi ETS in favore delle imprese del settore del riciclo di carta e di cartone al fine di dotarle di risorse economiche fondamentali per far funzionare sempre al meglio la raccolta e il riciclo di carta e cartone;

in via generale, sia previsto che una quota della tassazione europea sulle emissioni climalteranti sia utilizzata per abbassare i costi di trasporto di tutti i materiali di riciclo, in modo tale da riuscire a raggiungere gli obiettivi di aumentare il riciclo diminuendo i costi di trasporto e nello stesso tempo quello di utilizzare in maniera virtuosa questa tassazione per raggiungere più velocemente gli obiettivi europei;

siano introdotte misure volte a rafforzare il tracciamento e la trasparenza delle operazioni e dei processi legati al nuovo sistema EU ETS e ad evitare che il costo economico della quota ETS si riversi sui consumatori finali, in modo tale da consentire ai medesimi consumatori di avere a disposizione maggiori informazioni e scegliere quale prodotto o quale servizio acquistare dalle imprese in base agli investimenti che sono stati applicati sugli obiettivi di decarbonizzazione delle proprie filiere produttive;

sia previsto, in considerazione del fatto che il trasporto ferroviario merci contribuisce in modo sostanziale al processo di riduzione delle emissioni, favorendo il raggiungimento degli obiettivi fissati dal pacchetto «*Fit For 55*», ad indirizzare una parte dei proventi derivanti dalla vendita di quote attraverso le aste ad investimenti finalizzati ad incrementare le principali misure di incentivazione al trasporto ferroviario delle merci, utili al più rapido raggiungimento degli obiettivi comunitari di sostenibilità ambientale.

ALLEGATO 3

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2022/2555, relativa a misure per un livello comune elevato di ciber-sicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148. Atto n. 164.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminato per i profili di competenza lo schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2022/2555, cosiddetta « direttiva NIS 2 » (*Network and Information Systems*) relativa a misure per un livello comune elevato di ciber-sicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS) e, conseguentemente, ad abrogare e sostituire il decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 65, di recepimento della direttiva NIS del 2016;

considerato che il provvedimento in titolo è stato predisposto in forza della delega di cui all'articolo 1 della legge 21 febbraio 2024, n. 15 (legge di delegazione

europea 2022-2023) e nel rispetto dell'articolo 3 della stessa legge, che detta i principi e criteri specifici di delega;

considerato altresì che la nuova direttiva NIS 2, il cui termine di recepimento è fissato dalla stessa al 17 ottobre 2024, è stata adottata per rispondere alle crescenti minacce poste dalla digitalizzazione e dall'aumento degli attacchi informatici, rafforzando ulteriormente la sicurezza informatica e la resilienza delle infrastrutture critiche e dei fornitori di servizi digitali all'interno dell'Unione europea (UE);

valutato che il provvedimento non presenta profili d'incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 4

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2022/2557 relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE. Atto n. 165.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione,

esaminato per i profili di competenza lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2022/2557 relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE (Atto del Governo 165);

vista la delega di cui all'articolo 5 della legge 21 febbraio 2024, n. 15, (legge di delegazione europea 2022-2023);

considerato che lo schema di decreto contiene il recepimento della direttiva della direttiva (UE) 2022/2557 concernente la resilienza dei soggetti critici (direttiva CER – « *Critical Entities Resilience* »), che abroga la direttiva 2008/114/CE;

ritenuto che la direttiva CER prevede, in particolare: obblighi per i soggetti critici,

volti a rafforzare la resilienza e la capacità di fornire i servizi essenziali nel mercato interno; l'adozione di una strategia per la definizione di obiettivi e misure per conseguire e mantenere un livello elevato di resilienza da parte dei soggetti; modalità d'individuazione dei soggetti critici di particolare rilevanza a livello europeo; misure volte a consentire alle autorità competenti di reagire rapidamente e adeguatamente agli incidenti; procedure comuni di cooperazione e comunicazione sull'applicazione della direttiva;

rilevato che il provvedimento non evidenzia profili d'incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 5

Sulla riunione dei Presidenti delle Commissioni Affari dell'Unione europea dei Parlamenti dei Paesi mediterranei membri dell'UE, svoltasi a Creta dal 13 al 14 giugno 2024.

Dal 13 al 14 giugno 2024 ho preso parte ad una riunione dei presidenti delle COSAC dei Paesi mediterranei membri dell'UE, promossa dal vicepresidente del Parlamento ellenico nonché vicepresidente della Commissione per gli Affari europei, on. Ioannis Plakiotakis, che si è svolta ad Agios Nikolaos (Creta).

All'incontro ha preso parte il sen. Terzi di Sant'Agata, presidente della Commissione Politiche dell'UE del Senato, l'on. Harris Georgiades, presidente della Commissione Affari esteri ed europei della Camera dei deputati cipriota, l'on. Telmo Faria, presidente della Commissione Affari europei del Parlamento portoghese, l'on. Francisco José Conde-Lopez, presidente della Commissione congiunta per gli Affari dell'Unione europea del Parlamento spagnolo, l'on. Franc Breznik, presidente della Commissione Affari europei del Parlamento sloveno.

Sono altresì intervenuti, in veste di relatori, il dott. Margaritis Schinas, vicepresidente della Commissione europea e commissario europeo per la promozione dello stile di vita europeo, l'on. Notis Mitarachi, già ministro ellenico dell'emigrazione dell'asilò, la dott.ssa Hélène Le Gal, Direttrice generale per il Medio Oriente ed il Nord Africa del Servizio europeo per l'azione esterna ed il dott. Ilias Iordanidis, componente del gabinetto del commissario europeo Schinas.

I principali temi all'ordine del giorno sono stati i risultati delle elezioni europee, la politica di allargamento dell'UE, le sfide e le opportunità offerte all'UE, la regione mediterranea di fronte al nodo delle migrazioni, nonché la crisi in Medio Oriente.

La sessione sull'allargamento dell'UE, introdotta dal commissario Schinas, ha evidenziato come la guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina abbia modi-

ficato il panorama geopolitico dell'UE, facendo comprendere che la politica di allargamento dell'UE è un investimento geostrategico indispensabile per la pace, la sicurezza, la stabilità e la prosperità. È una spinta per migliorare le condizioni economiche e sociali dei cittadini europei, ridurre le disparità tra i Paesi e promuovere i valori su cui si fonda l'Unione.

Nel mio intervento ho sottolineato come l'adesione dei paesi dell'area balcanica, di Georgia, Moldavia ed Ucraina produrrà rilevanti ripercussioni sugli assetti dell'UE apportando al quadro politico, economico e sociale dell'Unione nuovi interessi, nuove aspettative, orientamenti culturali espressioni di realtà sociali profondamente diverse di cui le opinioni pubbliche dell'UE non sono oggi completamente consapevoli.

Il presidente Terzi ha sottolineato come l'Italia, da sempre, sia una forte sostenitrice dell'allargamento, una questione marcatamente politica, con dei contenuti certamente tecnici, ma che devono evitare in ogni caso rallentamenti burocratici.

I diversi interventi hanno ricordato come gli aspiranti membri dell'UE debbano intensificare gli sforzi di riforma, in particolare nel settore dei diritti umani e dello Stato di diritto, in linea con la natura meritocratica del processo di adesione, la necessità di condizionalità eque e rigorose, il principio dei meriti propri e della reversibilità. Hanno sottolineato la necessità che tutti i partner si allineino pienamente alle decisioni e alle dichiarazioni della PESC, soprattutto in materia di sovranità e integrità territoriale degli Stati membri dell'UE. Migliorando le proprie strutture e i propri processi, l'UE può accrescere la capacità di integrare efficacemente i nuovi membri, evitando così l'eccessivo sforzo dell'allargamento e le sue complicazioni.

Tutte le parti hanno ribadito pieno sostegno al processo di adesione dei Balcani occidentali e dell'Ucraina, della Moldova e della Georgia, sulla base dei principi e dei criteri stabiliti della politica di allargamento dell'UE.

Nella sessione dedicata al Medio Oriente, aperta da una relazione della dott.ssa Le Gal, è emersa l'urgenza di concentrarsi sulla prospettiva di garantire una pace duratura in Medio Oriente e di evitare un'ulteriore *escalation* nell'area, con effetti a cascata.

I partecipanti hanno condannato gli attacchi terroristici di *Hamas*, riconoscendo il diritto di Israele all'autodifesa ai sensi del diritto internazionale umanitario e ribadendo gli appelli per il rilascio immediato e incondizionato degli ostaggi detenuti da *Hamas*, ma al contempo hanno anche espresso grave preoccupazione per la guerra in corso a Gaza, che sta causando una devastante crisi umanitaria, soprattutto alla luce delle operazioni militari a Rafah, dove ben oltre 1 milione di civili ha cercato rifugio dai recenti attacchi.

È opinione condivisa che, se non si riuscirà a evitare che la crisi si estenda ulteriormente, possa essere compromessa seriamente la stabilità della regione in generale, attraverso la recrudescenza del terrorismo, l'aumento dei flussi migratori, l'incitamento all'odio, l'estremismo e la radicalizzazione, e di compromettere qualsiasi piano per una pace duratura.

Oltre agli sforzi concertati in campo umanitario, è importante anche adottare un approccio politico esaustivo, che preveda un cessate il fuoco immediato, un forte impegno per un piano di pace globale e sostenibile, nonché iniziative di recupero e ricostruzione tempestive nei territori palestinesi.

Il raggiungimento di una pace duratura richiede sforzi diplomatici sostenuti e impegnati, concessioni reciproche e il sostegno della comunità internazionale, al fine di raggiungere un accordo per una soluzione a due Stati, che vivano fianco a fianco in pace e sicurezza reciproca, secondo il diritto internazionale e le pertinenti risoluzioni delle Nazioni Unite.

Tutti i partecipanti hanno accolto con grande favore la risoluzione 2735 (2024) del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, adottata il 10 giugno, che propone un accordo globale di cessate il fuoco in tre fasi per porre fine alla guerra a Gaza, esortando sia Israele che *Hamas* ad attuarlo pienamente e senza ritardi né condizioni.

La sessione dedicata ai problemi migratori, introdotta dall'on. Mitarachis, ha evidenziato che la cooperazione in materia di migrazione è fondamentale per affrontare le sfide legate ai flussi migratori irregolari, alle crisi dei rifugiati e alla gestione integrata delle frontiere, raggiungendo un'equa ripartizione degli oneri tra gli Stati membri dell'UE nell'intera gestione della migrazione.

Attuando iniziative congiunte sulla *governance* della migrazione, sulla sicurezza delle frontiere e sulle politiche di asilo, i Paesi meridionali dell'UE possono gestire meglio la migrazione e intraprendere tutte le azioni necessarie per scongiurare i fenomeni della tratta di esseri umani e del traffico di migranti da parte di reti organizzate, nel rispetto delle norme in materia di diritti umani.

Visti gli sviluppi geopolitici nella regione del Mediterraneo ampia e del Medio Oriente, l'UE deve rimanere vigile sulle possibili implicazioni anche per quanto riguarda i flussi migratori e di rifugiati. Realtà come le tendenze demografiche, la ricerca di stabilità e sicurezza, la necessità di risolvere crisi e conflitti e la necessità di adattarsi ai cambiamenti climatici daranno forma alla nostra cooperazione per gli anni a venire e faranno parte di una politica completa a livello mondiale in materia di mobilità e migrazione.

A questo proposito l'UE deve rafforzare la propria preparazione e lungimiranza strategica in tutti i settori politici per agire in modo proattivo in tutte le crisi future.

Il nuovo Patto europeo sulla migrazione e l'asilo è un risultato importante e un passo fondamentale verso il miglioramento del sistema di gestione della migrazione e dell'asilo dell'UE, in quanto, per la prima volta, stabilisce un meccanismo di solida-

rietà obbligatorio, che prevede una procedura specifica per identificare gli Stati membri bisognosi di solidarietà e le loro esigenze specifiche di solidarietà, comprese, tra le altre misure, le ricollocazioni.

Tuttavia, affinché il nuovo Patto possa essere attuato con successo, sono necessari finanziamenti adeguati e un'azione forte anche nella dimensione esterna, compresi maggiori sforzi nella gestione delle frontiere, anche di quelle costiere dell'UE, attraverso il rafforzamento dei controlli nei Paesi di origine e di transito, per prevenire i flussi migratori irregolari e fornire percorsi migratori sicuri e legali.

Tutte le Parti riaffermano la centralità dello sviluppo di accordi di partenariato esaustivi con i Paesi terzi di origine e di transito della migrazione, in un'ottica di sviluppo e cooperazione reciproca, e incoraggiano le iniziative, compresi i partenariati pubblico-privati, finalizzate allo sviluppo sostenibile e alla formazione professionale nei Paesi africani; va sostenuto il valore strategico di accordi efficaci tra l'Unione europea, gli Stati membri dell'UE, i Paesi mediterranei e africani per il controllo e la legalità dei flussi migratori. Le due iniziative del Governo Meloni – il Piano Mattei e l'Accordo Italia-Albania sui migranti – rappresentino in tale prospettiva due modelli perfettamente in linea con le prospettive di sviluppo del diritto dell'Unione.

Inoltre, è fondamentale che l'UE aumenti la presenza della Guardia di frontiera e costiera (FRONTEX) alle frontiere e

che combatta congiuntamente le mafie internazionali dedite alla tratta di esseri umani.

Tutte le parti hanno concordato sulla necessità di un ulteriore coordinamento e cooperazione interparlamentare per individuare le sfide comuni nell'attuazione delle disposizioni del Patto e i modi per affrontarle, al fine di garantire un'attuazione piena ed efficace.

La riunione dei Presidenti COSAC MED ha dimostrato che lo sviluppo dei canali di comunicazione e di dialogo tra i Parlamenti offre l'opportunità di far emergere proposte e soluzioni su questioni direttamente associate alla prosperità e alla sicurezza delle persone, su entrambe le sponde del Mar Mediterraneo.

Il vicinato meridionale dell'UE sta vivendo sviluppi allarmanti e minacciosi, che richiedono una risposta immediata e una più stretta cooperazione. L'importanza di una regione mediterranea stabile e prospera è fondamentale per la stabilità e il benessere generale dell'Europa.

La diplomazia parlamentare può svolgere un ruolo di primo piano nel rafforzamento dei legami bilaterali e multilaterali, soprattutto in tempi di crisi, contribuendo a creare fiducia, comprensione e collaborazione tra i Paesi e fungendo da mediatore imparziale.

I partecipanti hanno concordato sull'esigenza che la riunione nel presente formato possa svolgersi regolarmente prima di ogni sessione plenaria della COSAC.