

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU 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 (Rilievi alla VIII Commissione) (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Valutazione favorevole con rilievi</i>)	136
ALLEGATO 1 (<i>Deliberazione di rilievi approvata</i>)	141
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di deliberazione di rilievi del gruppo Partito Democratico – Italia Democratica e Progressista</i>)	145
ALLEGATO 3 (<i>Proposta alternativa di deliberazione di rilievi del gruppo Movimento 5 Stelle</i>) .	149

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di atto di proroga fino al 30 aprile 2026 del vigente contratto di programma stipulato tra il Ministero delle imprese e del <i>made in Italy</i> e la società Poste italiane Spa per il quinquennio 2020-2024. Atto n. 181 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	139
ALLEGATO 4 (<i>Parere approvato</i>)	152
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	140

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 31 luglio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 8.45.

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.

(Rilievi alla VIII Commissione).

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Valutazione favorevole con rilievi).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo, rinviato nella seduta del 23 luglio 2024.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, premette anzitutto che l'obiettivo del provvedimento in esame, ossia la riduzione delle emissioni di agenti inquinanti in tutti i settori dell'economia, è condiviso da tutte le forze politiche e che esso deve essere perseguito con determinazione, senza peraltro trascurare le esigenze dei settori produttivi. Fa presente, inoltre, che la proposta di deliberazione di rilievi formulata recepisce gran parte dei contenuti delle proposte alternative presentate dalle forze politiche di opposizione.

Ricorda poi il lavoro svolto dalla Commissione e, in particolare, gli importanti spunti di riflessione emersi nel corso del ciclo di audizioni, nonché le preoccupazioni già manifestate in passato con l'approvazione, a novembre 2023, di una risoluzione.

Presenta e illustra dunque una proposta di deliberazione favorevole con rilievi (*vedi allegato 1*).

Ribadisce, infine, i principali obiettivi perseguiti con la proposta di deliberazione di rilievi presentata, ossia garantire un maggiore coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dare seguito alle esigenze emerse nel corso delle audizioni e, in particolare, a quella di ricomprendere una serie di settori nella ripartizione delle quote ETS.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che i gruppi del Partito democratico e del MoVimento 5 Stelle hanno presentato due proposte alternative di deliberazione di rilievi (*vedi allegati 2 e 3*).

Il viceministro Edoardo RIXI esprime parere favorevole sulla proposta di deliberazione di rilievi formulata dal relatore.

Ringrazia il relatore Furguele per il lavoro svolto e per aver consentito, con la proposta formulata, di accogliere le esigenze più volte manifestate dal settore marittimo, che infatti chiedeva di impiegare parte delle risorse provenienti dall'applicazione del sistema ETS nello *shift* modale, nell'ammodernamento delle flotte e nel potenziamento delle autostrade del mare.

Ritiene che con la proposta di deliberazione di rilievi in esame si riesca maggiormente a conciliare l'applicazione del sistema ETS al settore marittimo con la necessità di preservare il traffico nei porti italiani, soprattutto nei porti di *transhipment* come quello di Gioia Tauro. Fa presente, infatti, che destinare parte delle risorse del sistema ETS al settore marittimo, a differenza di quanto era previsto in origine, consenta di contrastare il rischio di delocalizzazione dei traffici marittimi verso il Nord Africa.

Conclude ringraziando la Commissione per il lavoro svolto e impegnandosi a dar vita ad un sistema che risulti sostenibile ma che, allo stesso tempo, non paralizzi lo sviluppo economico del Paese.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) chiede chiarimenti al relatore in riferimento a due aspetti, che sono stati menzionati all'interno della proposta alternativa di deliberazione di rilievi presentata dalla propria forza politica e che risultano, invece, assenti in quella della maggioranza.

In primo luogo, esprime perplessità in ordine al mancato impiego dell'espressione « città portuali », soprattutto alla luce del fatto che, anche a seguito dell'intervento del viceministro Rixi, sembra che le stesse siano state comunque prese in considerazione.

In secondo luogo, domanda al relatore se all'interno dell'espressione generica « trasporto ferroviario » debba ritenersi ricompreso anche il settore del trasporto delle merci.

Antonino IARIA (M5S) si associa alla richiesta di chiarimenti formulata dal collega Barbagallo in relazione alla mancata menzione delle città portuali all'interno

della proposta di deliberazione di rilievi formulata dal relatore. In particolare, critica il fatto che il livello di specificità adottato nel riferimento ai collegamenti con le isole non sia stato impiegato, allo stesso modo, anche per formulare un riferimento alle città portuali, come quella di Gioia Tauro.

Ricorda, peraltro, che la propria forza politica aveva presentato un emendamento, di cui era cofirmatario insieme ai colleghi Orrico e Scutellà, alla legge di delegazione europea che chiedeva una deroga al regime di tassazione con specifico riferimento al porto di Gioia Tauro.

Chiede pertanto al relatore di inserire un riferimento più specifico alle città portuali all'interno della proposta di deliberazione di rilievi formulata.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, chiarisce che, nonostante la mancanza di un riferimento specifico, le città portuali sono inevitabilmente ricomprese all'interno del settore marittimo-portuale, al quale la proposta di deliberazione di rilievi fa ampiamente riferimento.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannuncia l'astensione del gruppo del Partito Democratico sulla proposta di deliberazione di rilievi formulata dal relatore.

Ringrazia inoltre il relatore per il lavoro svolto e per aver chiarito che le città portuali sono stati considerate, seppur implicitamente, all'interno della proposta formulata, ritenendo altresì che anche il tema del trasporto delle merci rientri nel perimetro indicato dal relatore.

Si riserva infine di monitorare che il Governo dia concreta attuazione ai rilievi deliberati dalla Commissione.

Antonino IARIA (M5S) ringrazia il relatore per aver accolto diversi punti delle proposte alternative formulate dai gruppi di opposizione.

Fa tuttavia presente che nella proposta alternativa di deliberazione di rilievi presentata dal proprio gruppo si fa riferimento, in modo specifico, alle necessità di

rafforzare le risorse del PNRR destinate alla decarbonizzazione del settore e si propone a tal fine l'impiego dei proventi delle sanzioni amministrative.

Auspica infine che il Governo porti avanti, in maniera decisa, il dialogo con le istituzioni europee, al fine di scongiurare l'eventualità che i porti italiani risultino penalizzati dall'applicazione del sistema ETS.

Preannuncia infine l'astensione del proprio gruppo sulla proposta di deliberazione di rilievi formulata dal relatore.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) preannuncia il voto favorevole della propria forza politica sulla proposta di deliberazione di rilievi formulata dal relatore.

Ringrazia inoltre il relatore per il lavoro compiuto e si congratula per gli approfondimenti svolti sul tema, soprattutto nel corso delle audizioni.

Accoglie favorevolmente soprattutto il fatto di richiedere un maggiore coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in sede di ripartizione delle quote ETS, al fine di dare risposte alle esigenze prospettate dal settore marittimo.

Maria Grazia FRIJIA (FDI) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di deliberazione di rilievi formulata dal relatore, che ringrazia insieme al presidente per il proficuo lavoro svolto all'interno della Commissione.

Giudica positivamente soprattutto tre punti della proposta di deliberazione di rilievi formulata, che reputa essenziali al fine di consentire la creazione di uno strumento efficace.

Anzitutto, esprime soddisfazione per la previsione del maggiore coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In secondo luogo, giudica fondamentale il riferimento alla neutralità tecnologica e all'utilizzo dei combustibili alternativi, quali idrogeno e ammoniaca, solo se consentito dalle condizioni territoriali, ricollegandosi in proposito al tema della tutela delle città portuali, ampiamente condiviso da tutta la Commissione.

Infine, condivide pienamente la necessità di operare in piena trasparenza, in modo tale da consentire ai consumatori di conoscere esattamente quanto il meccanismo ETS incida sul prezzo del prodotto finale.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ringrazia il relatore e tutti i colleghi, in particolare quelli delle forze politiche dell'opposizione per la collaborazione dimostrata nel corso dell'esame del provvedimento. Ringrazia infine gli uffici per il lavoro svolto.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di deliberazione di rilievi del relatore (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara conseguentemente precluse le due proposte alternative di deliberazione di rilievi presentate dai gruppi del Partito Democratico e del MoVimento 5 Stelle.

La seduta termina alle 9.10.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 31 luglio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per i rapporti con il Parlamento Matilde Siracusano.

La seduta comincia alle 14.10.

Schema di atto di proroga fino al 30 aprile 2026 del vigente contratto di programma stipulato tra il Ministero delle imprese e del *made in Italy* e la società Poste italiane Spa per il quinquennio 2020-2024.

Atto n. 181.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di atto di proroga all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 30 luglio 2024.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Antonio BALDELLI (FDI), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 4*).

La sottosegretaria Matilde SIRACUSANO esprime un orientamento favorevole sul parere del relatore.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannuncia il voto favorevole del gruppo del Partito Democratico sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Riconosce, infatti, i buoni risultati prodotti dal contratto attualmente in essere e giudica positivamente il suo rinnovo, non soltanto al fine di tutelare i lavoratori, ma anche l'azienda stessa.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Fa presente che, sebbene il rinnovo del contratto con Poste Italiane sia di per sé condivisibile, si mantengono forti perplessità in ordine alla scelta del Governo di procedere alla privatizzazione dell'azienda. Sul punto richiama, in particolare, un recente articolo pubblicato su «Il Sole 24 ore» nel quale sono illustrati i risultati economici ampiamente positivi conseguiti dall'azienda, con profitti di circa un miliardo di euro, tali da rendere ingiustificata la scelta del Governo di cedere la quota detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Giudica pertanto favorevolmente il *trend* positivo che ha avviato Poste Italiane, nonché l'opportunità di un rinnovo delle relative condizioni contrattuali. Al contrario, critica la cessione delle quote decisa dal Governo, ritenendo che non si stia tenendo adeguatamente conto dei profitti che, in futuro, l'azienda sarà in grado di generare, anche a beneficio del socio pubblico.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Ritiene peraltro necessaria l'audizione dell'amministratore delegato di Poste Italiane, Matteo Del Fante, in Commissione, per affrontare principalmente due argomenti. Anzitutto, per discutere dell'opportunità stessa della cessione delle quote pubbliche, anche alla luce dei dati rivelati dai recenti articoli di stampa. In secondo luogo, per acquisire informazioni concernenti lo stato di attuazione del progetto Polis avviato da Poste italiane, che prometteva di generare molti benefici, soprattutto a favore delle comunità locali, ma che sta incontrando diverse difficoltà, soprattutto nelle aree interne.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nel richiamare le richieste già formulate in tal senso da diversi colleghi della Commissione, fa presente che sono già stati avviati i contatti con l'amministratore delegato di Poste Italiane, il quale ha assunto l'impegno ad intervenire in audizione alla ripresa dei lavori parlamentari dopo la pausa estiva.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) si associa alla richiesta del collega Pastorino di svolgere un'audizione dell'amministratore delegato di Poste Italiane.

In particolare, anticipa la propria volontà di richiedere all'amministratore delegato Del Fante di presentare alla Commissione un prospetto relativo agli investimenti destinati all'eliminazione delle barriere architettoniche presso gli uffici postali e sul piano annuale relativo all'installazione degli sportelli automatici (cosiddetti ATM *Postamat*), soprattutto nei comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 4*).

La seduta termina alle 14.15.

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

Mercoledì 31 luglio 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.20.

ALLEGATO 1

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.

DELIBERAZIONE DI RILIEVI APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, 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 (Atto n. 161);

premesso che:

lo schema di decreto legislativo estende il campo di applicazione della direttiva 2003/87/CE con l'inclusione graduale di nuovi settori, oltre a quelli già regolati dell'industria e del trasporto aereo civile;

a partire dal 2024 è, infatti, prevista la graduale estensione del sistema ETS alle emissioni prodotte dal trasporto marit-

timo: 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 (direttiva (UE) 2023/959);

le emissioni di biossido di carbonio (CO₂) generate dal trasporto marittimo rappresentano tra il 3 e il 4 per cento circa delle emissioni dell'Unione europea. Nel *Green Deal* europeo la Commissione europea ha espresso l'intenzione di adottare misure aggiuntive per lottare contro le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo mediante un pacchetto di misure che consentano all'Unione europea di raggiungere i suoi obiettivi di riduzione delle emissioni. In tale direzione lo schema di decreto legislativo in esame recepisce le modifiche introdotte alla citata direttiva 2003/87/CE per includere il trasporto marittimo nell'EU ETS al fine di garantire che anche tale settore dia il giusto contributo agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione europea nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi;

l'EU ETS dovrebbe contribuire in modo significativo a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle attività marittime e ad aumentare l'efficienza in relazione a tali attività. L'uso dei proventi dell'EU ETS a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/CE dovrebbe comprendere, tra l'altro, la promozione di trasporti ecologici e di trasporti pubblici in tutti i settori;

richiamato il principio di delega di cui all'articolo 12, comma 1, lettera f), della legge 21 febbraio 2024, n. 15, che prevede di «assicurare che, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3 *octies-bis*, paragrafo 3, secondo comma, quarto periodo, della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo»;

rilevato altresì che l'articolo 7 dello schema di decreto legislativo – introducendo il Capo V *bis* nel decreto legislativo n. 47 del 2020 – istituisce un sistema di scambio di quote di emissioni per i settori degli edifici e del trasporto stradale e ulteriori settori, e che, su tale base, saranno messe all'asta le quote di emissioni a decorrere dal 2027 e, conseguentemente, saranno allocati i proventi delle aste a norma del relativo regolamento unionale;

considerati gli obiettivi europei relativi alla decarbonizzazione dei mezzi di trasporto leggero e pesante, e, in particolare:

la possibilità prevista dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera j), del regolamento (UE) 2019/1242 come recentemente modificato dall'articolo 1 del regolamento (UE) 2024/1610;

di valutare nel 2027 il ruolo di una metodologia per immatricolare i veicoli pesanti alimentati esclusivamente da carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO₂, conformemente al diritto dell'Unione europea e in linea con l'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione europea;

la previsione dell'articolo 7-*bis* del regolamento (UE) 2019/631 – introdotto dal regolamento (UE) 2023/851 – che dispone che entro il 31 dicembre 2025 la Commissione debba pubblicare una relazione recante una metodologia per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO₂ prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri immessi sul mercato dell'Unione europea, adottando i relativi atti delegati;

rilevato altresì che risulta necessaria e coerente con lo scopo una revisione della composizione e della rappresentanza del Comitato ETS, salvaguardando all'interno dello stesso le competenze, le esperienze e la necessaria esigenza di programmazione delle politiche afferenti ai settori dell'edilizia, del trasporto marittimo e del trasporto stradale con riferimento ai processi decisionali relativi agli investimenti volti alla decarbonizzazione;

tenuto conto del regolamento 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE;

tenuto conto delle finalità delle risorse ottenute dai proventi delle aste dell'ETS 2 di cui all'articolo 7, capoverso articolo 42-*undecies*, comma 7, lettere b) e d);

tenuto conto degli articoli 3 e 119 della Costituzione italiana in relazione ai principi di continuità territoriale e di insularità;

considerata l'importanza del trasporto intermodale delle merci e del relativo *shift* modale, anche in termini ambientali, come sottolineato dalla Relazione speciale «trasporto intermodale delle merci» redatto dalla Corte dei conti europea e dall'*impact assessment* pubblicato in concomitanza dell'uscita della proposta di direttiva della Commissione europea che modifica la direttiva 92/106/CEE del Consiglio per quanto riguarda un quadro di sostegno per il trasporto intermodale di merci e il regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento eu-

ropeo e del Consiglio per quanto riguarda il calcolo dei risparmi sui costi esterni e la generazione di dati aggregati;

considerato altresì che, per quanto riguarda il trasporto aereo, la decisione di applicare il sistema ETS ai soli voli interni all'Unione europea implica che il 75 per cento delle emissioni del settore (cioè tutti i voli tra l'UE e un Paese non UE e, soprattutto, tutti i voli a lungo raggio) non è coperto da un prezzo sulle proprie emissioni; in particolare i voli a lungo raggio rappresentano solo il 6 per cento dei voli in partenza dall'UE, ma generano oltre il 50 per cento delle emissioni del trasporto aereo in Europa,

VALUTA FAVOREVOLMENTE

lo schema di decreto e formula i seguenti rilievi:

1) valuti il Governo, al fine di assicurare il pieno rispetto della disciplina eurounitaria in materia di utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote di emissioni, nonché, in considerazione dell'ampliamento del sistema di scambio delle quote di emissioni a nuovi settori del trasporto e dell'intervenuto riassetto delle attribuzioni dei Ministeri competenti, l'opportunità di aggiornare, anche modificando l'articolo 23 del decreto legislativo n. 47 del 2020, i criteri di ripartizione dei proventi delle aste, stabilendo che:

la quota destinata al Fondo per la transizione energetica nel settore industriale, di cui al comma 8 del citato articolo 23, sia pari a 600 milioni di euro annui;

la quota destinata al Fondo per il sostegno alla transizione industriale di cui all'articolo 1, commi 478 e 479, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sia pari a 150 milioni di euro annui;

il 50 per cento dei proventi delle aste sia assegnato complessivamente al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, al Ministero delle imprese e del *made in Italy* e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella misura del 70 per cento al Ministero dell'ambiente e

della sicurezza energetica, del 15 per cento rispettivamente al Ministero delle imprese e del *made in Italy* e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

2) all'articolo 12-*bis* del decreto legislativo n. 47 del 2020 – introdotto dall'articolo 4, comma 12, dello schema di decreto in esame – al comma 1, siano aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ad esclusione delle tratte di collegamento marittimo con le isole »;

3) all'articolo 3, comma 2, capoverso Articolo 4-*bis*, comma 2, le parole: « undici membri » siano sostituite dalle seguenti: « dodici membri » e le parole « due dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » siano sostituite dalle seguenti: « tre dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

4) all'articolo 5, comma 7, lettera c), numero 7), le parole: « lo sviluppo del trasporto ferroviario » siano sostituite dalle seguenti: « la *sea modal shift* e l'intermodalità ferroviaria », al fine di adottare nel testo una terminologia che consenta di assicurare che i fondi generati dal settore marittimo vengano adeguatamente e saggiamente spesi nel e per il settore marittimo;

5) all'articolo 5, comma 7, lettera c), numero 10), la lettera t) sia sostituita dalle seguenti:

« t) investire in misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili, come, a titolo esemplificativo, l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili, purché le condizioni territoriali lo consentano, nel rispetto del concetto di neutralità tecnologica fra tutti i diversi combustibili sostenibili attualmente sul mercato; tecnologie di propulsione a zero emissioni; misure a sostegno della decarbonizzazione degli aeroporti conformemente alle norme unionali sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e che assicurino la parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile;

u) investire in misure finalizzate alla decarbonizzazione dei collegamenti marittimi per la continuità territoriale in attuazione del principio di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione »;

6) all'articolo 42-*undecies* del decreto legislativo n. 47 del 2020 – introdotto dall'articolo 7, comma 1, dello schema di decreto in esame – siano apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, primo periodo, dopo le parole: « di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze » siano aggiunte le seguenti: « , il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro delle imprese e del *made in Italy* » e, all'ultimo periodo, siano aggiunte, in fine, le parole: « al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero delle imprese e del *made in Italy* »;

b) al comma 7:

I) all'alinea, dopo le parole: « al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica » siano aggiunte le seguenti: « , al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero delle imprese e del *made in Italy* »;

II) la lettera b) sia sostituita dalla seguente:

« b) misure volte ad incentivare l'acquisto di veicoli a zero e basse emissioni o

a fornire un sostegno finanziario per la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e ricarica veloce per veicoli leggeri e pesanti e la diffusione nella rete distributiva di carburanti alternativi di cui al regolamento (UE) 2023/1084, misure volte a incoraggiare l'utilizzo del trasporto pubblico potenziando i servizi di multimodalità o misure volte a incentivare il trasporto intermodale delle merci, o a fornire sostegno finanziario per far fronte alle questioni sociali relative agli utenti dei trasporti a basso reddito »;

7) nel settore del trasporto aereo, si valuti l'opportunità di avviare una discussione per affrontare il tema dell'estensione dell'ambito di applicazione dell'EU ETS, in vista della sua revisione nel 2026, anche ai voli in cui solo l'aeroporto di partenza o di arrivo sia all'interno dell'Unione europea, al fine di evitare disparità di trattamento a svantaggio dei cittadini europei e di assicurare la competitività delle destinazioni italiane ed europee, con una particolare attenzione alle destinazioni insulari;

8) valuti infine il Governo l'opportunità di adottare tutte le iniziative normative volte a rendere trasparenti per i consumatori i costi del meccanismo introdotto dalle direttive ETS sul prezzo del prodotto finale.

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 DELIBERAZIONE DI RILIEVI DEL GRUPPO PARTITO DEMOCRATICO – ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

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 (Atto n. 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 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) 2021/1119 (cosiddetta legge europea 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, (il cosiddetto 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 (UE) n. 956 ha introdotto il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (cosiddetto CBAM), che 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 gra-

duale 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 2003/87/CE (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 ridurre 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'Unione europea 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 di 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, un'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 consentirebbe 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,

VALUTA FAVOREVOLMENTE

lo schema di decreto e formula i seguenti rilievi:

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

2) sia previsto, in particolare, che una quota dei proventi ETS sia indirizzato al

settore marittimo portuale al fine di 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; nonché di rafforzare la competitività del settore nel contesto internazionale, la concorrenza modale tra mare-ferro-gomma, nonché l'attrazione dei traffici verso i porti italiani;

3) 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;

4) 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.

Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio, Morasut.

ALLEGATO 3

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 DELIBERAZIONE DI RILIEVI DEL
GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

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 (Atto n. 161);

premessi che:

la Commissione VIII ha esaminato lo schema di decreto legislativo concernente l'attuazione delle direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959, che modificano la direttiva 2003/87/CE relativa al sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione europea. Queste direttive sono parte del pacchetto «Fit for 55» e mirano a rafforzare il meccanismo della direttiva 2003/87/CE per

contribuire all'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050;

tuttavia, è importante sottolineare la difficoltà di reperire informazioni aggiornate sugli effetti di queste direttive sul settore marittimo e aereo. Nonostante l'importanza di queste direttive per il raggiungimento degli obiettivi climatici dell'Unione europea, la mancanza di dati e studi dettagliati rende difficile valutare l'impatto reale sul settore marittimo e aereo;

per quanto riguarda il settore marittimo, la direttiva (UE) 2023/959 ha esteso l'ambito di applicazione del sistema EU ETS alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo. Questa mossa presenta sfide tecniche e logistiche per gli armatori, richiedendo innovazioni nel tipo di combustibile e nelle infrastrutture portuali. Tuttavia, le informazioni disponibili non sono sufficienti per comprendere appieno come queste sfide vengono affrontate e quali saranno gli effetti a lungo termine;

per quanto riguarda il settore dell'aviazione, la direttiva (UE) 2023/958 modifica la direttiva 2003/87/CE relativamente al contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ nell'Unione europea. Tuttavia, le in-

formazioni disponibili non forniscono una visione chiara di come il settore dell'aviazione stia rispondendo a queste nuove regolamentazioni e quali saranno gli effetti a lungo termine;

in conclusione, pur riconoscendo l'importanza delle direttive (UE) 2023/958 e (UE) 2023/959 per il raggiungimento degli obiettivi climatici dell'Unione europea, è necessario sottolineare la necessità di ulteriori ricerche e studi per comprendere appieno l'impatto di queste direttive sul settore marittimo e aereo. Inoltre, è fondamentale che queste informazioni siano facilmente accessibili e aggiornate, per permettere una valutazione accurata e tempestiva delle politiche climatiche dell'Unione europea,

VALUTA FAVOREVOLMENTE

lo schema di decreto e formula i seguenti rilievi:

1) per il settore marittimo:

a) nell'articolo 23, comma 7, si valuti di definire chiaramente le attività destinatarie dei proventi delle aste, assicurando che le risorse siano usate per la decarbonizzazione del settore, l'efficienza energetica delle navi e porti, lo sviluppo di tecnologie innovative, la riduzione dei costi energetici e il rafforzamento del *cold ironing* nei porti italiani. Inoltre, si rafforzino le misure del PNRR per l'elettrificazione dei porti, l'intermodalità marittimo-ferroviaria e il programma di incentivi «*Sea Modal Shift*»;

b) si valuti l'opportunità di destinare i proventi delle sanzioni amministrative all'implementazione di un sistema di monitoraggio degli scali elusivi e degli effetti sui trasporti marittimi, contribuendo alla definizione di iniziative europee per individuare tali comportamenti e mitigare il rischio di distorsioni, salvaguardando i benefici ambientali e prevenendo impatti negativi sui consumatori finali;

2) per il trasporto aereo:

a) si promuovano iniziative volte a estendere i sistemi di scambio delle quote

di emissione a tutti i voli extraeuropei in partenza da aeroporti europei, rendendo più efficaci i meccanismi di tariffazione del carbonio;

b) si riveda il sistema di tassazione dei carburanti fossili e le esenzioni per l'aviazione civile, reinvestendo il maggior gettito fiscale in tecnologie verdi e incentivi per la transizione ecologica del settore;

c) si adottino misure per ridurre la crescita del traffico aereo, fissando limiti alle rotte e agli aeroporti specifici e alle emissioni degli *hub* principali, incentivando il trasporto ferroviario delle merci e destinando una parte dei proventi delle quote ETS a questo scopo;

d) si continuino, anche a livello europeo, le iniziative per estendere il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni non CO₂ (MRV) a tutti i voli in partenza e in arrivo in Europa, rendendo pubblici i dati nel contesto dei sistemi di scambio delle emissioni;

3) per gli impianti che esercitano attività elencate nell'allegato I della direttiva 2010/75/UE, si valuti di coordinare le condizioni e la procedura per il rilascio di un'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra con quelle per il rilascio delle autorizzazioni relative alle emissioni industriali, rispettando il principio del «non arrecare un danno ambientale significativo»;

4) nell'attuale contesto istituzionale, con l'estensione delle competenze e la riorganizzazione dell'autorità nazionale competente, si prevedano adeguati mezzi per rafforzare il confronto con gli *stakeholder*, incrementare la capacità amministrativa e migliorare la trasparenza e l'inclusività dei Comitati ETS;

5) si destini una parte dei proventi ETS alla ricerca e sviluppo e ai progetti dimostrativi per la riduzione delle emissioni e l'adattamento ai cambiamenti climatici, stimolando la competitività tecnologica dell'Italia nella transizione ecologica e nel contesto del Piano di azione per l'economia circolare;

6) si implementi un sistema di trasparenza per i processi e le informazioni legati al nuovo sistema EU ETS e alle strategie di decarbonizzazione, al fine di aumentare la consapevolezza dei consu-

matori e le tutele nella scelta di prodotti e servizi sostenibili.

Iaria, Cantone, Fede, Traversi.

ALLEGATO 4

Schema di atto di proroga fino al 30 aprile 2026 del vigente contratto di programma stipulato tra il Ministero delle imprese e del *made in Italy* e la società Poste italiane Spa per il quinquennio 2020-2024. Atto n. 181.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di atto di proroga fino al 30 aprile 2026 del vigente contratto di programma stipulato tra il Ministero delle imprese e del *made in Italy*

e la società Poste italiane Spa per il quinquennio 2020-2024 (Atto n. 181),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.