IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione per il 2024 – Trasformare il presente e prepararsi al futuro. COM(2023)638 final.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2024. Doc. LXXXVI, n. 2 (Parere alla XIV Commissione) *(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Parere favorevole con osservazioni)* 227

ALLEGATO (Parere approvato) 230

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento di incarichi di Commissario straordinario per interventi concernenti infrastrutture ferroviarie. Atto n. 216 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio)* . 228

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 229

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 23 ottobre 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 13.20.

Programma di lavoro della Commissione per il 2024 – Trasformare il presente e prepararsi al futuro. COM(2023)638 final.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2024.
Doc. LXXXVI, n. 2.
(Parere alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti, rinviato nella seduta del 16 ottobre 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 audiovideo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, presenta e illustra una proposta di parere favorevole con quattordici osservazioni *(vedi allegato)*.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannuncia l'astensione del gruppo del Partito Democratico.

Elena MACCANTI (LEGA) preannuncia il voto favorevole della propria forza politica.

Esprime particolare apprezzamento per il parere formulato dal collega Caroppo, nella misura in cui riporta chiaramente gli obiettivi perseguiti dal Governo a li-

vello europeo e condivisi dal proprio gruppo.

Richiama, nello specifico, le osservazioni concernenti la revisione del regolamento sui limiti emissivi di CO_2, le politiche di transizione verde, il processo di decarbonizzazione nel settore automobilistico e, come ricordato anche nella mozione unitaria presentata in relazione al caso Stellantis, il prioritario obiettivo della neutralità tecnologica.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia l'astensione del gruppo del MoVimento 5 Stelle.

Sebbene valuti positivamente diversi contenuti della proposta di parere del relatore, ritiene tuttavia che l'atteggiamento con cui si stanno affrontando alcuni temi, quali quelli della riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture entro il 2035 e della transizione ecologica, non sia condivisibile per la sua ambiguità ed incoerenza.

Ritiene, infatti, che con tale comportamento il Governo non risponda adeguatamente alla necessità di realizzare interventi concreti e tempestivi in tema di transizione ecologica, la cui urgenza è confermata dagli eventi alluvionali e, in generale, dai dissesti idrogeologici che sempre più frequentemente colpiscono il Paese.

Fa presente, inoltre, che la problematica non può continuare ad essere affrontata unicamente con provvedimenti contingenti, ma che occorre una pianificazione più ampia e condivisa a livello europeo, al fine di tutelare efficacemente il pianeta e la popolazione.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) esprime apprezzamento per il lavoro svolto dal collega Caroppo.

Dichiara, in particolare, di condividere gli obiettivi del Governo in tema di neutralità tecnologica, richiamando l'importanza di cambiarne le modalità di attuazione. Ritiene, infatti, che l'impostazione dirigista con la quale l'Unione europea e il precedente Governo hanno dato attuazione alla transizione ecologica non tenesse adeguatamente conto delle esigenze dei cittadini e delle imprese e della necessità che la transizione apparisse sostenibile non soltanto per l'ambiente, ma anche per tali soggetti, evitando soprattutto di aggravare le condizioni delle fasce più deboli della popolazione.

Ritiene, pertanto, che con le osservazioni contemplate all'interno della proposta di parere formulata dal relatore si dia adeguatamente attuazione alle raccomandazioni espresse dalla propria forza politica nel corso dell'esame congiunto dei provvedimenti.

Preannuncia, in conclusione, il voto favorevole del gruppo Fratelli d'Italia.

Antonino IARIA (M5S) dichiara che, a seguito dell'intervento del collega Raimondo, il proprio gruppo esprimerà voto contrario sulla proposta di parere formulata dal relatore.

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

La seduta termina alle 13.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 ottobre 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 13.25.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento di incarichi di Commissario straordinario per interventi concernenti infrastrutture ferroviarie.
Atto n. 216.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto, rinviato nella seduta del 16 ottobre 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 audiovideo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.30.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 23 ottobre 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.30 alle 13.40.

ALLEGATO

Programma di lavoro della Commissione per il 2024 – Trasformare il presente e prepararsi al futuro. COM(2023)638 final.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2024. Doc. LXXXVI, n. 2.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati congiuntamente, per le parti di competenza, il Programma di lavoro della Commissione per il 2024 – Trasformare il presente e prepararsi al futuro (COM(2023)638 final) e la Relazione programmatica del Governo sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2024 (Doc. LXXXVI, n. 2);

premesso che:

la procedura di esame congiunto dei documenti in oggetto consente al Parlamento di partecipare in modo organico, coerente e approfondito – ed in stretto raccordo con il Governo – alla determinazione delle linee d'azione del nostro Paese in merito alle politiche dell'Unione europea per l'anno in corso;

quest'anno i due documenti risultano in larga misura privi di rilevanza, in ragione della fine, nello scorso luglio, della legislatura europea 2019-2024 e del conseguente avvio di un nuovo ciclo politico ed istituzionale dell'UE 2024-2029, tuttora in corso di definizione;

assumono tuttavia rilievo, affinché la Camera contribuisca alla definizione delle priorità politiche e legislative del prossimo ciclo istituzionale dell'UE 2024-2029, l'Agenda strategica dell'UE 2024-2029, adottata dal Consiglio europeo lo scorso 27 giugno, e, in modo particolare, gli orientamenti politici della nuova Commissione europea 2024-2029 presentati nello scorso luglio dalla Presidente von der Leyen e ulteriormente declinati nelle lettere di incarico indirizzate a ciascun commissario designato. Tali documenti inoltre richiamano espressamente le raccomandazioni contenute nel rapporto sul futuro della competitività europea presentato il 9 settembre 2024 da Mario Draghi e il rapporto sul futuro del mercato unico presentato, in occasione del Consiglio europeo straordinario del 17-18 aprile 2024, da Enrico Letta;

la finalità ultima della procedura di esame dei documenti programmatici nazionali ed europei richiamati è infatti quella di consentire alla Camera di concorrere alla definizione delle grandi priorità della politica europea ed in questa fase a livello di Unione europea si stanno appunto stabilendo, in particolare nell'ambito del percorso che porterà alla nomina della nuova Commissione europea, gli obiettivi del prossimo ciclo politico quinquennale dell'Unione;

considerato che la relazione programmatica del Governo:

reca alcuni indirizzi e priorità di fondo pienamente condivisibili e che mantengono valore anche nella nuova legislatura europea. In particolare, il Governo esprime sostegno ad una trasformazione verde ed ecologica che rispetti sia i principi di sostenibilità, sia gli obiettivi di promozione della competitività dell'industria europea, che rischia di essere indebolita da regolamentazioni eccessive;

insiste opportunamente sulla necessità di perseguire l'autonomia strategica dell'UE, superando le dipendenze in settori

chiave attraverso una politica di sviluppo industriale e tecnologico, che favorisca la sovranità e la sicurezza economica dell'UE, e la promozione di *partnership* strategiche a livello globale;

ribadisce apprezzabilmente la centralità di un dialogo costante tra Governo e Parlamento italiano per assicurare che le decisioni prese a livello europeo siano coerenti con gli interessi nazionali;

rilevato che l'Agenda strategica dell'Unione:

afferma l'obiettivo pienamente condivisibile di realizzare in modo equo e giusto le transizioni verde e digitale, sfruttando il loro potenziale per creare mercati, industrie e posti di lavoro di alta qualità, investendo in un'ampia infrastruttura per energia, trasporti e comunicazioni. Ciò con l'obiettivo di rendere l'Unione competitiva a livello globale e aumentarne la sovranità energetica;

ribadisce l'intenzione di sviluppare la capacità in settori sensibili e tecnologie chiave del futuro, tra cui biotecnologie, tecnologie *net*-zero, mobilità, prodotti chimici e materiali avanzati, promuovendo innovazione e ricerca;

osservato che gli orientamenti politici presentati dalla Presidente della Commissione europea:

pur non mettendo in discussione l'obiettivo di riduzione delle emissioni delle automobili fissato per il 2035, riconoscono che esso va conseguito con un approccio tecnologicamente neutrale, in linea con l'approccio seguito dal Governo e dal Parlamento italiani;

prospettano misure volte a semplificare per i cittadini il passaggio a opzioni di trasporto sostenibili per perseguire la complessa decarbonizzazione dei trasporti;

fissano una serie pienamente condivisibile di obiettivi politici per aumentare la produttività dell'Unione europea, attraverso la diffusione delle tecnologie digitali, in particolare di quelle all'avanguardia, con particolare riguardo al supercalcolo, ai semiconduttori, all'*Internet* delle cose, alla genomica, alla computazione quantistica e alla tecnologia spaziale;

riconoscono l'importanza per l'UE di diventare un *leader* globale nell'innovazione basata sull'intelligenza artificiale, alla quale viene riconosciuto particolare rilievo nelle priorità per il nuovo ciclo istituzionale europeo;

preannunciano l'intenzione, pienamente condivisibile, di aumentare i finanziamenti necessari per realizzare le transizioni verde, digitale e sociale, anche attraverso la mobilitazione dei capitali privati e il completamento dell'Unione dei mercati dei capitali. Gli investimenti infatti non possono essere finanziati unicamente con fondi pubblici;

rilevato, altresì, che il rapporto sul futuro della competitività europea, presentato da Mario Draghi:

denuncia che l'assenza di una programmazione ha condotto l'UE a non sostenere la conversione della catena di fornitura nonostante la prospettiva di un'imminente rapida penetrazione dei veicoli elettrici sul mercato;

richiede un migliore coordinamento tra le industrie di rete convergenti, quali le reti energetiche o le reti di telecomunicazione che dovrebbero essere garantite per fornire un'infrastruttura di ricarica moderna ed estesa per i veicoli stradali;

riconosce il ruolo che lo sviluppo di tecnologie emergenti, a cominciare dall'intelligenza artificiale generativa, potrà svolgere nel trainare la produttività e guidare la crescita dell'UE;

rilevato altresì, con riferimento al settore del trasporto marittimo che:

la direttiva (UE) 2023/959 ha disposto, fra l'altro, l'estensione del sistema EU ETS al settore del trasporto marittimo;

pur risultando condivisibile l'obiettivo della riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto marittimo, l'estensione del sistema EU ETS a tale settore, nei termini delineati dalla direttiva,

rischia di determinare una perdita di competitività dei porti europei, con il rischio di una progressiva delocalizzazione verso gli altri porti del Mediterraneo, risultando fortemente penalizzante per il settore portuale nazionale;

l'articolo 3 *octies octies* della direttiva 2003/87/CE – introdotto dalla direttiva (UE) 2023/959 – attribuisce alla Commissione europea un potere di vigilanza sull'attuazione della direttiva, al fine di evitare distorsioni del mercato e cambiamenti nel traffico portuale, quali l'elusione dei porti e il cambiamento di centri di trasbordo, nonché il potere di avanzare proposte di revisione della direttiva,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) si persegua, nel corso del nuovo ciclo istituzionale europeo 2024-2029, una revisione mirata delle principali iniziative dell'UE volte a conseguire gli obiettivi di sostenibilità dei trasporti, con il fine di assicurare un percorso più graduale e flessibile, ispirato al principio di neutralità tecnologica e tale da assicurare la competitività dell'Unione europea e il minore impatto socio economico possibile. In particolare, la revisione dovrebbe mirare al contenimento dei costi eccessivi e all'aumento dei benefici e delle opportunità di crescita e sviluppo per il sistema produttivo europeo e italiano;

b) sia in particolare promossa la revisione del regolamento sui limiti emissivi di CO_2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in modo da consentire di raggiungere il traguardo fissato per il 2035 tramite un approccio tecnologicamente neutrale e quindi anche attraverso l'impiego di carburanti a basse o zero emissioni. A questo scopo occorre procedere, se appropriato, ad anticipare l'esercizio della clausola di revisione prevista dal medesimo regolamento, anche per dare certezza e prevedibilità a produttori e consumatori;

c) visti gli ingenti costi richiesti dal processo di decarbonizzazione del settore automobilistico, si valuti, nell'ambito delle iniziative prospettate dagli orientamenti politici della Commissione europea, la predisposizione di un piano di investimenti adeguato che includa anche risorse europee;

d) sia assicurata l'integrazione dei trasporti nei piani nazionali per l'energia e il clima e un approccio integrato alle reti energetiche, alle infrastrutture di ricarica, alla standardizzazione delle attrezzature di produzione, alle telecomunicazioni e ai finanziamenti;

e) si assumano nel nuovo ciclo politico 2024-2029 tutte le iniziative necessarie per garantire l'effettiva attuazione del principio di continuità territoriale, in coerenza con gli articoli 174 e seguenti del TFUE e con la Risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 sulle isole dell'UE e la politica di coesione, e per ridurre gli squilibri economici, sociali e territoriali determinati dalla condizione di insularità. A tale scopo, si promuova l'inserimento, nella disciplina della politica di coesione nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale dell'UE, di misure relative ai trasporti e agli altri fattori di svantaggio tipici delle isole. Si promuovano altresì, in coerenza con l'articolo 16 del regolamento CE n. 1008/2008, le iniziative volte a garantire l'attuazione del principio di continuità territoriale anche a favore dei territori non insulari geograficamente svantaggiati che, al pari delle isole, scontano ancora gravi problemi di collegamento con le principali regioni italiane ed europee;

f) siano considerati prioritari gli interventi, prospettati dagli orientamenti politici della nuova Commissione europea, volti a semplificare ed incentivare l'utilizzo del treno anche per i viaggi transnazionali, consentendo la prenotazione e l'emissione di biglietti digitali su un'unica piattaforma europea;

g) si persegua il rafforzamento degli strumenti finanziari europei necessari e indispensabili per l'attuazione della rete transeuropea di trasporto;

h) sia assicurata nel prossimo ciclo istituzionale una maggiore attenzione, soprattutto da parte della Commissione europea, al rispetto nel settore dei trasporti da parte degli Stati membri dei principi e delle regole dei trattati relativi alle quattro libertà fondamentali del mercato interno. Ciò anche alla luce della vicenda dei divieti di circolazione imposti dal Land del Tirolo al traffico stradale sull'asse del Brennero, che ha costretto l'Italia a presentare un ricorso alla Corte di giustizia nei confronti dell'Austria, secondo la procedura prevista dall'articolo 259 del TFUE;

i) si assicuri che il settore dei trasporti operi quale vettore di integrazione dei Paesi candidati all'adesione all'Unione, incorporando l'Ucraina, la Moldavia e i sei *partner* dei Balcani occidentali nella TEN-T;

l) si sostengano le iniziative volte a promuovere lo sviluppo di tecnologie all'avanguardia per incentivare la produttività e la crescita, valutandone nel contempo i rischi e prestando attenzione alle micro, piccole e medie imprese, affinché anche i processi industriali delle stesse diventino più competitivi tramite l'impiego di tali tecnologie;

m) si assicuri, nella predisposizione di una proposta di legge europea sul *cloud*, una politica *cloud* unica a livello europeo per le amministrazioni pubbliche e gli appalti pubblici nonché un piano europeo a lungo termine per i *chip* quantistici e un approccio equilibrato tra la tutela di interessi pubblici e diritti fondamentali da un lato, e l'innovazione tecnologica dall'altro;

n) si faciliti, come prospettato nel rapporto Draghi, il consolidamento del settore delle telecomunicazioni per ottenere tassi di investimento più elevati nella connettività, soprattutto attraverso la definizione dei mercati delle telecomunicazioni a livello dell'UE;

o) sia rafforzata, nell'ambito dell'autonomia strategica aperta, la sicurezza nell'approvvigionamento tecnologico delle telecomunicazioni per ridurne le vulnerabilità esterne;

p) siano adottate tutte le necessarie iniziative per una tempestiva revisione della direttiva (UE) 2023/959, che ha esteso il sistema EU ETS al settore del trasporto marittimo, al fine di superare le distorsioni del mercato in danno delle infrastrutture portuali europee e, in particolare, italiane, e di evitare effetti negativi sui servizi essenziali di continuità territoriale.