

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 73/2025: Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti. C. 2416 Governo (Parere alle Commissioni VIII e IX) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	253
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	260
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	257

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici (ANITA) nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final)	257
Audizione informale di rappresentanti dell'Unione nazionale autoscuole e studi di consulenza automobilistica (UNASCA) nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final)	258
Audizione informale di rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA) nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final)	258

Audizione informale di rappresentanti della Direzione generale per la Motorizzazione nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final)	258
Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti della Società italiana di biologia marina nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final)	258
Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti di Blue Conservancy nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final)	258
Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Istituto di studi giuridici internazionali del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR ISGI) nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final)	258
Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione nazionale autonoma piccoli imprenditori della pesca (ANAPI Pesca) nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final) .	259

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 2 luglio 2025. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 13.35.

DL 73/2025: Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.

C. 2416 Governo.

(Parere alle Commissioni VIII e IX).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Cristina ROSSELLO (FI-PPE), *relatrice*, nel ringraziare gli Uffici per il supporto fornito nell'istruttoria propedeutica all'esame del presente provvedimento, fa presente che la Commissione è chiamata a esprimere il parere di competenza alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, volto a garantire la continuità nella realizzazione delle infrastrutture strategiche, l'efficienza dei contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema dei trasporti, la gestione ordinata del demanio portuale e marittimo, nonché ad assicurare l'attuazione di adempimenti indifferibili connessi al PNRR e agli obblighi dell'Italia verso l'Unione europea.

Il provvedimento è composto da sette Capi e diciassette articoli. Osserva che, in relazione alle disposizioni riferibili ai profili di competenza della Commissione, nel-

l'ambito del Capo I, recante disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e lavori pubblici, assume particolare rilievo l'articolo 1, recante misure urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Tale intervento si inserisce nel più ampio contesto della ripresa del progetto per la realizzazione del collegamento stabile sullo Stretto di Messina, già qualificato come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale dall'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, ai sensi dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

La disposizione interviene sul decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, modificando il comma 8, lettera c), numero 5), al fine di chiarire che il costo complessivo dell'opera e le relative voci di spesa devono essere determinate a partire dal valore indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza del 2012, e successivamente rideterminate secondo i criteri di aggiornamento stabiliti dal comma 8-*bis*, nel limite delle risorse disponibili.

Ricorda che il comma 8-*bis* stabilisce che, fino al 31 dicembre 2021, i prezzi del contratto con il contraente generale sono aggiornati applicando gli indici di rivalutazione monetaria già previsti nei contratti originari, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2014/24/UE. A partire dal 1° gennaio 2022, viene invece riconosciuto un adeguamento dei prezzi per far fronte all'eccezionale aumento dei costi dell'energia e dei materiali da costruzione, avvenuto nel corso del 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata direttiva. Rammenta che tale ultima disposizione consente di procedere a modifiche dei contratti di appalto in corso di esecuzione ove siano soddisfatte le seguenti condizioni: la necessità di modifica è determinata da circostanze che un'amministrazione aggiudicatrice diligente non ha potuto prevedere; la modifica non altera la natura generale del contratto; l'eventuale aumento del prezzo non

è superiore al 50 per cento del valore del contratto iniziale o dell'accordo quadro.

In coerenza con quanto previsto per il contraente generale, ricorda altresì che viene modificato il comma 8-*bis*, introducendo anche la possibilità di aggiornare i prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale. Anche in questo caso, l'adeguamento dei corrispettivi è ammesso solo nei limiti e alle condizioni stabilite dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE, e deve essere proporzionato alle prestazioni richieste e al valore aggiornato del contratto principale. L'intento è mantenere l'equilibrio economico-finanziario originario tra le varie componenti contrattuali, in una logica di coerenza tra costi e prestazioni, senza compromettere i principi di concorrenza e parità di trattamento sottesi alla disciplina degli appalti pubblici europei.

Evidenzia che la norma nazionale in esame, nel richiamare espressamente i suddetti principi, riconosce quindi la possibilità, ai fini dell'aggiornamento dei contratti con gli altri affidatari di servizi funzionali alla realizzazione dell'opera, di adeguare il corrispettivo delle prestazioni richieste ai contraenti in ragione dell'aggiornamento del progetto e dell'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale, nel rispetto della normativa europea di settore. Pertanto, la previsione in esame si pone in linea con quanto stabilito in merito all'aggiornamento del contratto caducato con il contraente generale, garantendo una modifica dei predetti contratti nel pieno rispetto della disciplina eurounitaria.

Ulteriore elemento di rilievo riguarda l'estensione della medesima disciplina di aggiornamento dei prezzi anche ai contratti caducati stipulati con i soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale. A tali contratti si applicano criteri di adeguamento che garantiscono la proporzionalità tra costi e prestazioni, in continuità con gli equilibri originari, al fine di mantenere inalterata la struttura economico-funzionale del progetto complessivo. Anche

sotto questo profilo, evidenzia la compatibilità della disposizione con la direttiva 2014/24/UE, che ammette modifiche contrattuali motivate da sopravvenienze non prevedibili e che rispettino il principio di trasparenza e di parità di trattamento.

L'articolo 2 reca modifiche al codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023) e al codice della protezione civile (decreto legislativo n. 1 del 2018). Le disposizioni concernono, tra l'altro, le procedure da seguire in caso di somma urgenza e nelle emergenze di protezione civile, nonché i criteri per l'assegnazione degli incentivi alle funzioni tecniche a favore del personale con qualifica dirigenziale e le norme transitorie in materia di qualificazione degli operatori economici.

Con riferimento alle procedure per l'esecuzione dei lavori in circostanze di somma urgenza e per gli interventi di protezione civile (comma 1, lettere *c*) e *d*)), viene riorganizzata la disciplina relativa a tali procedure – oggi recata dall'articolo 140 del Codice dei contratti pubblici – in due distinti articoli (140 e 140-*bis*). In tale contesto, in particolare, l'articolo 140-*bis*, comma 3, alle nuove lettere *e*) ed *f*), aggiunge, alle deroghe al codice dei contratti pubblici già previste per le procedure di protezione civile, anche la deroga all'articolo 54, per consentire di escludere automaticamente le offerte anomale anche nei casi in cui il numero di offerte sia inferiore a cinque, per semplificare e velocizzare le procedure, nonché all'articolo 90, per consentire alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento della sua tempistica alle esigenze del contesto emergenziale, fermo restando il rispetto del termine massimo di cui all'articolo 55, paragrafo 2, della direttiva 2014/24/UE, limitatamente alle tempistiche e alle modalità delle comunicazioni ivi previste.

Ulteriori profili rilevanti attengono alle nuove modalità di verifica dei requisiti antimafia per i contratti pubblici affidati in emergenza. È infatti prevista l'adozione di una liberatoria provvisoria, condizionata all'esito positivo delle verifiche complete da concludere entro sessanta giorni. In caso di

esito negativo, è stabilito l'obbligo di recesso con compensazione limitata all'opera già eseguita e alle utilità conseguite. Sottolinea che tale disciplina risponde a esigenze di rapidità e continuità dell'azione amministrativa, ma richiede particolare attenzione in sede applicativa per garantire l'effettività del controllo e la prevenzione dei fenomeni di infiltrazione mafiosa, in coerenza con i principi europei in materia di tutela della legalità e integrità negli appalti pubblici.

Segnala, infine, le disposizioni transitorie in materia di qualificazione degli operatori economici, che estendono l'applicazione della disciplina previgente ai procedimenti avviati prima dell'entrata in vigore delle nuove norme. Si tratta di una misura finalizzata a garantire la continuità amministrativa e la certezza del diritto nei procedimenti in corso. Alla luce dei principi di parità di trattamento e di non discriminazione sanciti dal diritto dell'Unione europea, e in particolare dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dalla direttiva 2014/24/UE, la disposizione si presenta coerente con l'ordinamento euro-unitario, a condizione che, nella fase applicativa, non si traduca in un vantaggio selettivo per operatori già presenti sul mercato nazionale né in una restrizione dell'accesso al mercato per soggetti di altri Stati membri. Sottolinea che sarà dunque necessario che l'attuazione concreta della norma rispetti pienamente i principi della concorrenza effettiva e dell'uguaglianza tra gli operatori economici.

L'articolo 6, comma 1, è volto a chiarire le modalità di aggiornamento dei canoni demaniali marittimi, ancorandoli all'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno, anziché all'indice dei prezzi praticati dai grossisti (non più pubblicato). Secondo la relazione illustrativa, si tratta di un intervento necessario, oltre che in un'ottica di stabilizzazione e prevenzione del contenzioso, anche per garantire un adeguamento alle indicazioni fornite dall'Istat, che ha precisato che l'indice dei prezzi praticati dai grossisti ha ormai perso di rilevanza ed il suo ruolo è stato gradualmente sostituito dall'indice dei prezzi alla

produzione dell'industria, mercato interno. Quest'ultimo indice è divenuto quello di riferimento per gli utilizzatori, in accordo con la pratica prevalente a livello europeo, sancita a suo tempo dal regolamento (CE) n. 1165/98 (ora sostituito dal regolamento 27 novembre 2019, n. 2019/2152/UE). Rivela incidentalmente che la medesima relazione illustrativa definisce la norma come avente carattere di interpretazione autentica, e dunque avente portata retroattiva, laddove la sua formulazione lessicale parrebbe piuttosto costituire una modifica non testuale, dunque applicabile solamente per il futuro.

L'articolo 6, comma 2, regola il periodo della stagione balneare, stabilendone l'inizio nella terza settimana di maggio e il termine nella terza settimana di settembre, al fine di individuare misure di sicurezza della balneazione omogenee su tutto il territorio nazionale e di ordinato governo del territorio. In particolare, il comma 2 fa salve le disposizioni concernenti la gestione della qualità delle acque di balneazione introdotte dal decreto legislativo n. 116 del 2008 in attuazione della direttiva 76/160/CEE, che prevedono l'introduzione di un nuovo sistema di controllo e gestione di tale qualità basato su un'attività di monitoraggio e prevenzione.

L'articolo 10 introduce disposizioni che mirano ad assicurare lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza per il periodo 2027-2041 in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Il provvedimento prevede pertanto lo stanziamento di risorse specifiche per l'assistenza tecnica propedeutica all'affidamento del nuovo contratto di servizio *Intercity* per il periodo indicato, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2026. In vista di tale termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già provveduto a pubblicare a febbraio 2025 nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea il preavviso della proce-

dura di gara per il nuovo affidamento del servizio *Intercity*, al fine di rispettare le scadenze imposte dalla vigente normativa europea, in quanto tale pubblicazione costituisce presupposto indefettibile per l'avvio della procedura di gara e deve essere effettuata almeno 12 mesi prima dell'indizione della medesima che andrebbe pubblicata all'inizio del 2026.

L'articolo 11 reca modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali recata dal Capo I della legge n. 193 del 2024 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023), le cui finalità, riportate nella relazione illustrativa, riguardano il conseguimento degli obiettivi della riforma 2 della Missione 1, Componente 2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). In particolare, viene chiarito che il valore di subentro rappresenta un indennizzo a carico del nuovo concessionario nei casi previsti dall'articolo 191, comma 3, del codice dei contratti pubblici, riguardanti situazioni di cessazione anticipata o durata dell'affidamento inferiore al tempo di ammortamento, purché non imputabili al concessionario uscente. Si introduce l'obbligo di adeguamento alle prescrizioni vincolanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) nelle proposte di affidamento, anche *in house*, e si sostituisce il riferimento a una delibera ART con il sistema tariffario da essa definito, in linea con i principi di certezza e trasparenza stabiliti a livello europeo.

Ritiene come particolarmente rilevante l'articolo 12 del decreto in esame, che modifica l'articolo 2 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, riguardante gli oneri di servizio pubblico (OSP) nei servizi aerei di linea, con l'obiettivo di rendere facoltativa (anziché obbligatoria, come era disposto a legislazione previgente) per l'amministrazione competente la fissazione di livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree, e di circoscriverla a determinate categorie di passeggeri (anziché alla generalità di essi, come era disposto a legislazione previgente) nei casi in cui si presenti il rischio di aumenti significativi legati alla stagionalità o a eventi straordinari nazionali o locali.

Fa presente che tale modifica nasce in risposta ai rilievi della Commissione europea al fine di evitare l'apertura di una procedura di infrazione a carico dell'Italia. La Commissione europea aveva infatti osservato come la normativa vigente non conferisse all'autorità pubblica alcun potere discrezionale in ordine all'applicazione di tariffe massime per gli OSP, imponendo alla medesima autorità di fissare una tariffa massima in tutte le situazioni in cui vi sia il rischio che una tariffazione dinamica possa comportare aumenti di prezzi, senza definire i criteri per valutare l'esistenza di tale rischio. La Commissione europea ha altresì ritenuto che l'assenza di una valutazione caso per caso apparisse non proporzionata e necessaria.

Evidenzia che, con la nuova formulazione, l'amministrazione può decidere caso per caso se fissare un tetto massimo, accompagnando tale scelta con una valutazione esplicita della necessità e proporzionalità delle misure adottate, che deve essere inserita nel provvedimento di imposizione dell'OSP. Tale provvedimento deve inoltre essere comunicato alla Commissione europea, in conformità con il regolamento (CE) n. 1008/2008, che disciplina gli OSP nel trasporto aereo e garantisce la trasparenza e la corretta comunicazione all'UE. Infine, qualora venga limitato l'accesso ai servizi aerei di linea a un unico vettore unionale su una rotta specifica, il livello massimo tariffario deve essere indicato nel bando di gara come requisito oggettivo dell'offerta.

L'articolo 13 modifica la disciplina sui regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili (FER), in particolare sull'individuazione delle aree idonee all'installazione degli impianti, per garantire il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC 2030 e l'attuazione della Riforma 1 della Missione 7 del PNRR. Introduce un cronoprogramma e poteri sostitutivi per assicurare l'adozione entro i termini previsti dalla direttiva (UE) 2018/2001 (RED II), che fissa scadenze per la pianificazione territoriale finalizzata allo sviluppo delle energie rinnovabili. La norma consente alle regioni e province autonome di

individuare zone di accelerazione anche all'interno di aree idonee temporanee, definisce le aree industriali come zone di accelerazione sulla base della mappatura del Gestore dei servizi energetici (GSE), e prevede la pubblicazione di tale mappatura con possibilità di aggiornamenti cartografici. Infine, stabilisce che la valutazione ambientale strategica sui piani avvenga con termini procedurali ridotti della metà, accelerando così le procedure autorizzative nel rispetto delle normative europee.

In considerazione di quanto esposto, non rinvenendo profili di incompatibilità con l'ordinamento europeo, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

La seduta termina alle 13.45.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 2 luglio 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.45 alle 13.50.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 2 luglio 2025. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici (ANITA) nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE

relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.30 alle 14.45.

Audizione informale di rappresentanti dell'Unione nazionale autoscuole e studi di consulenza automobilistica (UNASCA) nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.45 alle 14.50.

Audizione informale di rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA) nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final).

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

Audizione informale di rappresentanti della Direzione generale per la Motorizzazione nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della con-

formità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.10.

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti della Società italiana di biologia marina nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.10 alle 15.20.

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti di Blue Conservancy nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.20 alle 15.25.

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Istituto di studi giuridici internazionali del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR ISGI) nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della

biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.25 alle 15.35.

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione nazionale autonoma piccoli imprenditori della pesca (ANAPI Pesca) nell'am-

bito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla conservazione e sull'uso sostenibile della biodiversità marina delle zone non soggette a giurisdizione nazionale (COM(2025) 173 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.35 alle 15.45.

ALLEGATO

DL 73/2025: Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti. C. 2416 Governo.

PARERE APPROVATO

La XIV Commissione,

esaminato il disegno di legge C. 2416, di conversione del decreto-legge n. 73 del 21 maggio 2025, recante misure urgenti finalizzate a garantire la continuità e l'efficacia nella realizzazione di infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale, il corretto funzionamento dei sistemi di trasporto ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

considerato che il provvedimento interviene in modo puntuale sulla fase di avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, confermando e rilanciando un'opera strategica di preminente interesse nazionale, già qualificata come tale dalla legge 29 dicembre 2022, n. 197, e che le modifiche introdotte al decreto-legge n. 35 del 2023 mirano a fornire un quadro chiaro e aggiornato per la determinazione dei costi e la stipula dei contratti relativi alla realizzazione dell'opera, garantendo così la stabilità giuridica e finanziaria indispensabile per la prosecuzione dei lavori;

rilevato che l'adeguamento dei costi tiene conto, in maniera conforme alle previsioni della direttiva 2014/24/UE, di circostanze imprevedibili quali l'aumento eccezionale dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione, assicurando al contempo il rispetto dei limiti alle modifiche

contrattuali previsti dalla normativa europea, al fine di tutelare la trasparenza, la parità di trattamento e la concorrenza nel settore degli appalti pubblici;

valutata positivamente l'introduzione di procedure semplificate specifiche per la gestione delle emergenze e degli affidamenti in somma urgenza, che prevedono l'adozione di procedure quali l'affidamento diretto e la procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando, misure che risultano indispensabili per garantire tempestività nell'azione amministrativa e rispondere efficacemente alle necessità contingenti, nel pieno rispetto dei principi europei di legalità e trasparenza;

valutato altresì positivamente il meccanismo della liberatoria provvisoria per la verifica antimafia, il quale consente di bilanciare la necessità di rapidità nella realizzazione degli interventi con l'esigenza imprescindibile di garantire un rigoroso controllo finalizzato alla prevenzione delle infiltrazioni mafiose, prevedendo un termine definito entro il quale completare le verifiche approfondite e misure di tutela nel caso di esito negativo del predetto controllo;

ritenuto necessario evidenziare come le disposizioni transitorie in materia di qualificazione degli operatori economici rappresentino un elemento fondamentale per assicurare la continuità e la certezza del diritto nei procedimenti in corso, pur dovendo essere attentamente applicate per evitare qualsiasi forma di vantaggio selettivo o restrizione indebita dell'accesso al

mercato, in conformità con i principi di concorrenza e non discriminazione sanciti dal diritto europeo;

considerato che l'adeguamento degli indici di aggiornamento dei canoni demaniali marittimi all'indice dei prezzi alla produzione dell'industria – mercato interno, come indicato dall'ISTAT, contribuisce a stabilizzare e rendere più coerente il sistema di calcolo, che fa riferimento agli *standard* e alle prassi prevalenti a livello europeo, riducendo così il rischio di contenziosi;

apprezzata l'introduzione di un periodo definito per la stagione balneare, con l'obiettivo di armonizzare le misure di sicurezza e controllo della qualità delle acque di balneazione su tutto il territorio nazionale, conformemente agli obblighi derivanti dalla normativa unionale in materia ambientale;

valutati positivamente gli interventi in materia di concessioni autostradali e di oneri di servizio pubblico aereo, che rafforzano i principi di trasparenza e certezza

tariffaria, favorendo la corretta applicazione delle regole del mercato interno e garantendo un'adeguata tutela degli utenti e degli operatori, in linea con la normativa europea di settore;

riconosciuta l'importanza delle misure volte a semplificare e accelerare lo sviluppo delle energie da fonti rinnovabili, in particolare attraverso la definizione di aree di accelerazione per l'installazione degli impianti e la riduzione dei termini procedurali per la valutazione ambientale strategica, provvedimenti essenziali per il raggiungimento degli obiettivi climatici e di transizione energetica fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) 2030 e dal PNRR, nonché per ottemperare alle scadenze previste dalla direttiva (UE) 2018/2001 (RED II);

rilevato pertanto che il disegno di legge non presenta profili di criticità sotto il profilo della compatibilità con il diritto dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.