

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, del Commissario straordinario di Alitalia, avv. Giuseppe Leogrande, sulla situazione economico-finanziaria e sulle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus	79
---	----

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2020. Doc. LVII, n. 3 e Annesso (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	79
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	88

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida. Atto n. 149 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	86
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	89
Schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 160 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	87
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	87

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 29 aprile 2020.

Audizione, in videoconferenza, del Commissario straordinario di Alitalia, avv. Giuseppe Leogrande, sulla situazione economico-finanziaria e sulle prospettive di Alitalia a seguito dell'emergenza da coronavirus.

L'audizione informale è stata svolta dalle 9 alle 11.10.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 29 aprile 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — In-

terviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giovanni Carlo Cancellieri.

La seduta comincia alle 11.10.

**Documento di economia e finanza 2020.
Doc. LVII, n. 3 e Annesso.**
(Parere alla V Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata nella seduta odierna ad esaminare, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2020.

Segnala preliminarmente che il DEF 2020 risente, anche nella sua struttura, della situazione determinatisi a seguito della diffusione dell'epidemia COVID-19. Infatti, rispetto ai precedenti Documenti di economia e finanza, esso presenta un contenuto più essenziale e limitato, secondo quanto previsto dalle Linee guida aggiornate della Commissione europea per i Programmi di stabilità nazionali del 2020 del 6 aprile 2020.

In particolare, in linea con gli altri Paesi europei, gli scenari di previsione della finanza pubblica sono limitati al periodo 2020-2021, mentre la presentazione del Programma nazionale di riforma (PNR) e degli allegati viene rinviata a un momento successivo.

La prima sezione del DEF espone, secondo la disciplina nazionale, lo schema del Programma di Stabilità, che deve contenere tutti gli elementi e le informazioni richiesti dai regolamenti dell'Unione europea e, in particolare, dal nuovo Codice di condotta sull'attuazione del Patto di stabilità e crescita, con specifico riferimento agli obiettivi di politica economica da conseguire per accelerare la riduzione del debito pubblico.

Il DEF 2020, in conseguenza del posticipo della presentazione del Programma nazionale di riforma (PNR), presenta solo il quadro tendenziale e non quello programmatico.

La seconda sezione, «Analisi e tendenze della finanza pubblica» riporta l'analisi del conto economico e del conto di cassa delle amministrazioni pubbliche nell'anno precedente; le previsioni tendenziali a legislazione vigente, sempre limitate al biennio 2020-2021, dei flussi di entrata e di uscita del conto economico e del saldo di cassa; l'indicazione delle previsioni a politiche invariate per i principali aggregati del conto economico della PA; le informazioni di dettaglio sui risultati e sulle previsioni dei conti dei principali

settori di spesa; le informazioni sulle risorse destinate allo sviluppo delle aree sottoutilizzate, con evidenziazione dei fondi nazionali addizionali.

Prima di procedere ad un esame delle informazioni fornite nel documento con riguardo ai settori di interesse della Commissione, si sofferma sui dati relativi al pesante effetto sui saldi di finanza pubblica che il Documento riconduce all'impatto dell'epidemia in corso.

Evidenzia quindi che mentre i dati congiunturali riferiti al primo bimestre dell'anno risultavano abbastanza confortanti, considerando anche la tendenza positiva della fiducia delle imprese dei servizi e del commercio, tanto da lasciar ipotizzare una previsione di crescita del PIL reale nel 2020 prossima allo 0,6 per cento previsto nella Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza (NA-DEF) dello scorso settembre, l'impatto dell'epidemia su tutti gli indicatori di fiducia, sulla domanda e sul commercio internazionale ha drasticamente cambiato il quadro macroeconomico.

Nel DEF si prospetta, dunque, una revisione al ribasso di 8,6 punti percentuali della previsione di crescita del PIL per il 2020, rispetto a quanto previsto nella NADEF del settembre scorso (da un aumento dello 0,6 per cento ad una contrazione dell'8 per cento). Per il 2021 si prospetta un recupero del PIL reale pari a +4,7 per cento.

Al riguardo sottolinea che la nuova previsione sconta una caduta del PIL di oltre il 15 per cento nel primo semestre e l'ipotesi di un successivo rimbalzo nella seconda metà dell'anno. Il Governo sottolinea, infatti, che la previsione macroeconomica contenuta nel Documento è costruita in base all'ipotesi che le misure di chiusura dei settori produttivi non essenziali e di distanziamento sociale vengano attenuate a partire dal mese di maggio e l'impatto economico dell'epidemia si esaurisca completamente nel primo trimestre del 2021. Si tratta, comunque, di una previsione considerata dal DEF prudentiale, che sconta il rischio che la crisi pandemica non venga superata fino all'i-

nizio del prossimo anno. Anche l'inflazione programmata è negativa con un valore del -0,2 per cento.

Rispetto allo scenario tendenziale prospettato, i rischi della previsione si concentrano sul possibile peggioramento della dinamica epidemica nell'anno in corso e su come questa possa eventualmente influenzare anche i risultati del prossimo anno. Il mantenimento, più a lungo termine, di misure di contenimento molto restrittive, determinerebbe una maggiore flessione dell'attività economica anche a maggio, con il conseguente aggravarsi della flessione del PIL attesa nel secondo trimestre. In alternativa, o in aggiunta a questo, una recrudescenza dell'epidemia nei mesi autunnali causerebbe un'ulteriore perdita di prodotto e ritarderebbe la fase di ripresa prevista nello scenario tendenziale.

Come richiesto dalle linee guida concordate a livello europeo, il documento presenta, infatti, anche alcune ipotesi di scenari di rischio, in cui l'andamento e la durata dell'epidemia sarebbero più sfavorevoli, causando una maggiore contrazione del PIL nel 2020 (fino a -10,6 per cento) e una ripresa più debole nel 2021 (2,3 per cento), nonché un ulteriore aggravio sulla finanza pubblica. Tra le ipotesi, ad esempio, si valuta complessivamente che un nuovo *lockdown* nell'autunno 2020 a livello nazionale ed internazionale porterebbe ad un deteriorarsi della crescita di 2,7 punti nel 2020 e di 2,4 punti nel 2021.

Segnala quindi come in questo quadro estremamente pesante per il sistema nazionale alcuni settori di interesse della Commissione risultino fortemente colpiti. Il documento ricorda come l'arresto delle attività e le misure di distanziamento sociale abbiano prodotto un impatto di notevolissima rilevanza soprattutto sul settore dei servizi, in particolare su quelli rientranti negli ambiti del trasporto passeggeri (*in primis*, il trasporto aereo); anche gli effetti nel settore del trasporto pubblico locale potranno essere molto significativi, con particolare riferimento al

crollo dei ricavi e alla drastica limitazione dei carichi legati alle misure di distanziamento sociale.

Nel documento riguardo a tali settori si dà conto di alcune linee tendenziali di intervento che saranno inserite nel decreto-legge contenente misure urgenti per il rilancio economico. In particolare, si fa riferimento a «interventi mirati a favore dei settori più impattati dall'emergenza: misure di supporto a imprese e lavoratori dei settori sottoposti a chiusure e in cui le misure di distanziamento sociale potrebbero essere confermate nei prossimi mesi» e nello specifico «Interventi immediati a favore dei trasporti e della logistica».

Continueranno inoltre gli interventi volti a promuovere la digitalizzazione, semplificazione e innovazione tecnologica nella pubblica amministrazione e nel Paese.

Il Governo annuncia anche un ulteriore pacchetto di misure urgenti, di natura ordinamentale, che sarà dedicato a una drastica semplificazione delle procedure amministrative in alcuni settori cruciali per il rilancio degli investimenti pubblici e privati tra i quali – oltre ad appalti, edilizia, *green economy*, fisco, procedure complesse per l'avvio delle attività di impresa e per le opere pubbliche – si inserisce anche l'ambito concernente il dispiegamento della banda ultra larga.

Inoltre con riferimento a tali interventi il documento annuncia la predisposizione di misure sia volte all'introduzione di strumenti atti a favorire la diffusione del digitale, l'accelerazione del processo di innovazione tecnologica e la digitalizzazione, l'utilizzo dei beni e dei servizi informatici e di connettività presso cittadini e imprese, la semplificazione degli strumenti di accesso ai servizi *on line* della pubblica amministrazione, in coerenza con le raccomandazioni 3 e 4 del Consiglio Europeo del luglio 2019, che ha posto come priorità degli investimenti anche l'aumento delle risorse per la ricerca, l'innovazione, la digitalizzazione e le infrastrutture.

Un'informazione interessante, coerente con quanto rappresentato dal Ministro

dello sviluppo economico nel corso dell'audizione svolta il 23 aprile 2020, concerne la destinazione di 350 milioni di euro (dei 500 previsti dall'articolo 79, comma 7, del decreto-legge n. 18 del 2020 – cd. « Cura Italia ») per le compensazioni alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri. Ricorda a questo proposito che l'articolo 79, comma 2, prevede che « in considerazione dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID 19, alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'ENAC che, alla data di emanazione del decreto-legge, esercitano oneri di servizio pubblico, sono riconosciute misure a compensazione dei danni subiti come conseguenza diretta dell'evento eccezionale al fine di consentire la prosecuzione dell'attività ». Sempre con riferimento al settore aereo ricorda anche l'assegnazione di 120 milioni di euro per il fondo di solidarietà del settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

Con riferimento al trasporto pubblico locale, richiama la previsione introdotta nel corso dell'esame parlamentare del decreto-legge n. 18 del 2020, che ha escluso la possibilità di ridurre i corrispettivi dovuti a seguito della riduzione o sospensione dei servizi alle società che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e scolastico e attribuendo anche alle amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso (salvo quelle per cui vi è già stata l'aggiudicazione), prevedendo contestualmente la possibilità di prorogare gli affidamenti in atto fino a 12 mesi successivi alla conclusione dell'emergenza.

Per il trasporto pubblico locale, richiama altresì quanto risulta da un documento di posizione, pubblicato da ASSTRA riferito alla fase 2 e alla fase 3.

La situazione di perdita di passeggeri sarà connessa alla durata dell'emergenza e a fattori esogeni (come ad esempio la riduzione drastica degli spostamenti degli studenti), mentre le misure di distanziamento non saranno da sole in grado di

assicurare un'adeguata copertura del servizio se non saranno accompagnate da una complessiva riorganizzazione delle attività lavorative che implicino quanto meno una riduzione della forza lavoro in movimento (con il proseguimento nei limiti del possibile del ricorso a forme di lavoro da remoto) e una migliore distribuzione della frequentazione dei luoghi di lavoro al fine di evitare picchi. Nel documento di posizione si dà conto dell'impatto dell'epidemia sul sistema del TPL: si segnala che « nei primi mesi dell'emergenza (marzo, aprile 2020) si sono persi quasi 400 milioni di viaggi al mese (-90 per cento dei passeggeri) ». Inoltre « la quota modale degli spostamenti motorizzati afferente la mobilità privata dovrebbe crescere in maniera importante in questo periodo. Sarà plausibile prevedere un calo delle frequentazioni dei mezzi TPL legato al trasferimento di una parte di utenza che preferirà affidarsi alla mobilità privata. Alla luce dei dati a disposizione si può ragionevolmente prevedere che nelle fasi emergenziali la domanda di mobilità pubblica potrebbe subire una riduzione di circa il 50 per cento ». Sarà importante per la nostra Commissione mantenere un'attenzione vigile sugli effetti che il protrarsi dell'epidemia potrà avere sulla mobilità collettiva.

Con riferimento agli ambiti di competenza della Commissione segnala, altresì, le recenti dichiarazioni della Ministra De Micheli in merito al trasporto pubblico locale e alla mobilità dolce.

In particolare, la Ministra, con riferimento alla grave situazione delle aziende del trasporto pubblico locale, ha dichiarato che il Governo ha già anticipato alle aziende circa 1 miliardo e 600 milioni cioè circa l'80 per cento del fondo dedicato. Ha quindi preannunciato che nel prossimo decreto-legge saranno stanziati ulteriori risorse finanziarie e verranno definite con il MEF le procedure per compensare le aziende della mancata bigliettazione conseguente all'abbattimento del numero dei passeggeri.

La Ministra ha inoltre preannunciato interventi di modifica del Codice della strada per favorire il ricorso alla mobilità

attiva, anche prevedendo l'apertura, in via transitoria, di corsie ciclabili e risorse per l'acquisto di biciclette, bici elettriche e monopattini e la promozione di tali forme di mobilità anche mediante incentivi dei sistemi di *sharing*. Sempre nel prossimo decreto-legge si intende ridurre da 300 a 100 la soglia minima di dipendenti oltre la quale le aziende devono avere un *mobility manager* che indichi per i dipendenti le migliori modalità di trasporto.

Ricorda, infine, che al DEF è annessa la Relazione al Parlamento ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 243, con cui il Governo, sentita la Commissione europea, richiede l'autorizzazione al ricorso all'indebitamento per l'anno 2020 di 55 miliardi di euro, 24,85 miliardi di euro nel 2021, 32,75 miliardi di euro nel 2022, 33,05 miliardi nel 2023, 33,15 miliardi di euro nel 2024, 33,25 miliardi di euro dal 2025 al 2031 e 29,2 miliardi dal 2032.

Dichiara quindi che nell'ambito della proposta di parere che si accinge a predisporre intende senz'altro tenere in considerazione le sollecitazioni che emergeranno nel corso del dibattito.

Elena MACCANTI (LEGA) esprime preliminarmente un giudizio assai negativo sul documento all'esame della Commissione, a suo giudizio del tutto insufficiente ad affrontare la sfavorevole congiuntura economica in atto e le drammatiche previsioni per il prossimo biennio.

In particolare, per quanto riguarda le misure destinate spese specificatamente al settore dei trasporti rileva come gli stanziamenti previsti siano totalmente insufficienti, come del resto è stato confermato nell'audizione del commissario straordinario Leogrande appena conclusasi.

Ritiene che la drammatica crisi che ha colpito in particolare il trasporto aereo renda assolutamente evidente come, rispetto ai principali paesi europei, le risorse stanziolate dal governo risultino del tutto inadeguate; evidenzia altresì l'assenza nei provvedimenti urgenti emanati dal governo di specifici stanziamenti destinati al trasporto pubblico locale, stig-

matizzando in particolare la portata delle disposizioni inserite nel recente decreto-legge Cura Italia, dove si è scelto di scaricare i costi delle perdite sui bilanci dei comuni che chiuderanno in disavanzo a causa della emergenza sanitaria in corso.

Rimarca quindi l'assenza di provvedimenti per il settore delle autoscuole, che con un indotto di circa 30.000 dipendenti necessita di misure specifiche. Evidenzia inoltre l'assoluta necessità che il Parlamento non si trovi a ratificare decreti-legge blindati e non modificabili. Giudica assai rilevante anche la questione relativa alla grave crisi del settore della logistica, preannunciando che il suo gruppo ha presentato un'interrogazione a risposta immediata che si svolgerà oggi in Assemblea nella quale viene oltretutto evidenziata la questione dei previsti contributi a favore dell'Autorità di regolazione dei trasporti che grava a carico delle aziende già così duramente colpite.

Con riferimento alle recenti dichiarazioni della ministra Paola De Micheli, ricorda come molti emendamenti presentati dal suo gruppo nel corso dell'esame dei provvedimenti di urgenza siano stati respinti, nonostante fossero di assoluto buon senso e riguardassero questioni, quali quella delle revisioni, su cui la Commissione Trasporti ha raggiunto da tempo una posizione condivisa. A tale specifico riguardo stigmatizza le decisioni relative all'ammissibilità degli emendamenti durante l'esame dei provvedimenti in sede referente in quanto recanti disposizioni giudicate ordinamentali.

Auspica inoltre che nella proposta di parere sul documento in esame possa essere prevista una specifica osservazione riguardo alle annunciate modifiche del codice della strada in tema di mobilità attiva, esprimendo altresì una forte preoccupazione circa il fatto che, approfittando dell'emergenza sanitaria in corso, risulti di fatto bloccata la riforma del codice della strada, su cui Commissione Trasporti ha svolto un intenso lavoro istruttorio giungendo all'approvazione di un testo ora all'esame dell'Aula. Ritiene

che il governo non dovrebbe in tali circostanze prendere scorciatoie per approvare misure non concordate.

Diego SOZZANI (FI), nell'esprimere un giudizio assai critico sul documento all'esame della Commissione, ritiene che anche la relazione appena svolta dal collega De Lorenzis sia del tutto superficiale e che testimoni la situazione confusa in cui si trova l'attuale governo. Evidenzia come molti temi non siano stati trattati, condividendo le considerazioni svolte dalla collega Maccanti e ritiene che il governo per la fase 2 stia approntando misure solo di tipo assistenziale, che certamente non favoriranno la ripresa economica necessaria.

Giudica assai imbarazzante e insoddisfacente l'audizione del commissario straordinario Leogrande che si è svolta questa mattina e giudica in generale assai discordanti le dichiarazioni che provengono da diversi esponenti del governo circa le misure per consentire lo sblocco dei cantieri e la realizzazione di misure infrastrutturali che richiederebbero l'estensione del c.d. modello Genova, rivelatosi così efficace.

Ribadisce come il Documento di economia e finanza preveda tendenze macroeconomiche preoccupanti, senza contestualmente indicare misure economiche che garantiscano effettivamente la ripresa della produttività del Paese.

Ritiene altresì del tutto insufficienti le risorse finanziarie previste per la ripresa dei lavori pubblici che vengono annunciate solo con *slogan* altisonanti.

Per quanto concerne infine le modifiche al codice della strada, auspica che il governo rispetti il lavoro e l'autonomia del Parlamento che sembra ormai ridotto a ruolo di mero spettatore.

Raffaella PAITA (IV) ribadisce quanto già detto negli interventi delle scorse settimane circa la necessità di una vera collaborazione fra maggioranza ed opposizione per garantire l'assunzione di misure efficaci per il bene del Paese. Ritiene che il metodo della condivisione delle decisioni sia l'unico proponibile in tale difficile situazione.

In merito alla proposta di parere sul documento in esame, ritiene assolutamente necessaria una specifica osservazione circa lo stanziamento di risorse adeguate per il settore del trasporto pubblico locale e circa la previsione di un sostegno statale per coprire i contributi previsti per l'autorità di regolazione del settore.

Ribadisce ulteriormente l'urgenza di un sostegno strutturale al settore del trasporto pubblico locale nonché di una riforma del settore che guidi la ripartenza economica senza gravare sui bilanci dei comuni, inclusa la predisposizione di un piano di investimenti per salvaguardare la finanza locale. Rinnova quindi l'auspicio che si possa lavorare in uno spirito di collaborazione tra maggioranza e opposizione necessario nell'attuale contesto per orientare correttamente le scelte politiche.

Davide GARIGLIO (PD) osserva come il Documento di economia e finanza all'esame della Commissione sia il frutto di una situazione emergenziale che, anche a seguito delle decisioni assunte dalle istituzioni europee, ha portato alla presentazione di un atto dalla struttura diversa e assai più snella.

Per quanto concerne gli specifici profili di competenza della Commissione Trasporti, condivide le preoccupazioni espresse dai colleghi circa il fatto che la crisi avrà un impatto drammatico. Segnala la norma inserita nel decreto-legge cd. «Cura Italia» durante l'esame al Senato, che prevede compensazioni per le aziende del trasporto pubblico locale, misura certamente non risolutiva ma che testimonia l'attenzione del governo per tale settore.

Rileva come certamente la perdita di circa il 90 per cento dei passeggeri del trasporto pubblico richieda un intervento straordinario da inserire nei prossimi provvedimenti del governo al fine di evitare il fallimento dell'intero settore, che svolge un servizio pubblico essenziale a tutela soprattutto delle fasce più deboli degli utenti.

Segnala quindi la necessità di misure specifiche per il trasporto merci nonché

per il settore del trasporto aereo, così come emerso drammaticamente nell'audizione del commissario straordinario di Alitalia svoltasi nella mattinata odierna. Ritiene quindi che servano misure di ben altra proporzione ed efficacia.

Per quanto riguarda l'infrastrutturazione digitale, altro settore decisamente strategico, ritiene occorrano interventi volti a favorire rapidamente la diffusione della banda larga su tutto il territorio nazionale.

Con riferimento alle considerazioni svolte dal collega Sozzani circa l'applicazione del cosiddetto « modello Genova » ritiene che sia trattato di un esperimento di successo per la regione Liguria e per la città di Genova, che non può peraltro essere assunto a modello in quanto in quella situazione non sono stati rispettati i principi propri di un libero mercato.

Per quanto riguarda la ripresa economica e lo sblocco dei cantieri, ritiene necessario che siano garantite procedure snelle ed efficaci nel rispetto dei principi di libera concorrenza e legalità: si tratta, a suo giudizio, di una sfida impegnativa da affrontare anche con un dibattito approfondito in Parlamento che garantisca la previsione di norme a tutela della trasparenza, dei principi del mercato, che prevedano tempi certi e tutela della competitività per le imprese coinvolte. Si tratta di un insieme di misure di largo respiro la cui individuazione rappresenta, a suo giudizio, una sfida da cogliere con spirito realmente unitario.

Paolo FICARA (M5S) ringrazia il relatore per il lavoro svolto dichiarando di condividere complessivamente le considerazioni svolte dai colleghi fin qui intervenuti. Auspica quindi che si possa svolgere un lavoro di reale collaborazione tra i gruppi parlamentari al fine di individuare le misure più adeguate nei settori del trasporto pubblico locale, della logistica e del trasporto aereo. Richiama l'attenzione della Commissione sull'importanza del rispetto della clausola del 34 per cento per le regioni del Mezzogiorno e gli attuali criteri di riparto per la destinazione delle

risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, dal momento che la crisi sta colpendo tutto il territorio nazionale e che occorre garantire che anche il Meridione possa affrontare la ripresa con risorse adeguate.

Elena MACCANTI (LEGA), nel prendere atto con favore del clima positivo del dibattito nella Commissione, auspica che il Parlamento e le Commissioni competenti possano essere adeguatamente coinvolte nella elaborazione nella discussione delle linee guida relative alla cosiddetta « fase 2 ». Al riguardo ritiene necessaria un'audizione della ministra Paola de Micheli al fine di garantire un efficace contributo parlamentare per la definizione delle singole misure nei vari settori di competenza della Commissione, anche al fine di diffondere la cultura del distanziamento sociale e dell'igiene. Ribadisce quindi l'importanza che il governo coinvolga il Parlamento nell'elaborazione delle misure per la « fase 2 », soprattutto nei settori più critici.

Diego SOZZANI (FI), evidenziando come l'applicazione del codice degli appalti riguardi tutti i settori produttivi già colpiti pesantemente, ribadisce l'importanza che si vada verso una semplificazione ed uno snellimento delle procedure per garantire l'effettiva ripartenza delle opere pubbliche nel rispetto dei principi di trasparenza, legalità e competitività per le imprese.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, nel ringraziare i colleghi intervenuti per le sollecitazioni circa il documento in esame e i futuri provvedimenti da assumere dichiara di condividere senz'altro la necessità di una semplificazione delle procedure al fine di liberare risorse per lo sblocco degli appalti pubblici e dei cantieri. Condivide altresì la necessità di una specifica osservazione volta a coinvolgere adeguatamente le Commissioni parlamentari circa le misure che il governo intende assumere soprattutto per i settori maggiormente colpiti e di interesse della commissione. Di-

chiara quindi di accogliere le proposte di osservazione del collega Ficara circa il rispetto della clausola del 34 per cento e riguardo al vincolo di destinazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione destinate alle regioni del Mezzogiorno, evidenziando che se il Paese non riparte in modo unitario continueranno ad esserci seri problemi di sviluppo omogeneo. Giudica quindi condivisibili anche le considerazioni circa la necessità di risorse adeguate per il trasporto pubblico locale nonché per il settore delle autoscuole che certamente richiede misure specifiche.

Preannuncia quindi di voler inserire nella proposta di parere anche un'osservazione circa la necessità di un sostegno statale per i previsti contributi a favore dell'Autorità di regolazione dei trasporti che attualmente gravano sulle aziende del settore così duramente colpite.

Con riferimento alla questione delle modifiche del codice della strada, chiederà esplicitamente alla ministra de Micheli che le modifiche che il governo intende adottare siano strettamente connesse all'emergenza sanitaria al fine di salvaguardare il lavoro svolto dalla Commissione Trasporti negli ultimi mesi.

Ritiene quindi di accogliere anche le osservazioni circa la necessità di un sostegno per gli operatori delle telecomunicazioni al fine di garantire il potenziamento della rete della banda ultralarga nonché di rendere strutturali le risorse finanziarie destinate alla mobilità sostenibile, al fine di superare il ritardo del Paese e gli eventuali aggravamenti della congestione del traffico soprattutto nelle grandi città.

Elena MACCANTI (LEGA) desidera ringraziare la maggioranza e il relatore per l'attenzione che ha voluto rivolgere alle considerazioni svolte dal suo gruppo e in generale ai gruppi di opposizione, preannunciando peraltro che il voto del suo gruppo sulla proposta di parere in esame sarà contrario, anche in considerazione del fatto che le buone intenzioni che erano peraltro emerse anche durante l'esame del

decreto-legge cd. « Cura Italia » poi non hanno prodotto i risultati sperati.

La seduta, sospesa alle 12, è ripresa alle 12.15.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con nove osservazioni, che accoglie gran parte delle indicazioni emerse dal dibattito (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 12.20.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 29 aprile 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giovanni Carlo Cancellieri.

La seduta comincia alle 12.20.

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida.

Atto n. 149.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 4 marzo 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 4 marzo è stata discussa la proposta di parere della relatrice Grippa e che la votazione è stata rinviata in attesa dei rilievi della Commissione Bilancio.

Dal momento che la Commissione Bilancio è in procinto di procedere alla deliberazione dei rilievi, ritiene che si possa procedere alla votazione del parere.

Elena MACCANTI (LEGA) suggerisce alla relatrice di inserire, anche nella parte premessa della proposta di parere, un riferimento esplicito all'attuale proroga della validità della carta di qualificazione del conducente (CQC) prevista dai provvedimenti emanati per fronteggiare l'emergenza sanitaria in corso, emergenza che di fatto sta bloccando le attività di formazione.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, in uno spirito costruttivo dichiara di voler accogliere il suggerimento della collega Maccanti, anche se considera evidente che le attività di formazione riprenderanno solo con il superamento dell'emergenza sanitaria in corso.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni, nel testo riformulato (*vedi allegato 2*).

Schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa.

Atto n. 160.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di aggiornamento del contratto di

programma all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 19 febbraio 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 3 marzo si sono svolte le audizioni di Assoferr e di Confetra e nella seduta del 5 marzo l'audizione del Ministro per il Sud e la coesione territoriale. Sono inoltre pervenute le memorie delle organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti e di Anceferr.

Evidenzia quindi che la Commissione riprende l'esame del provvedimento solo nella seduta odierna, in quanto l'atto non è stato indicato come indifferibile e urgente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Segnala che nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato con i rappresentanti dei gruppi, fissata al termine della seduta odierna, saranno discusse le modalità di svolgimento ed i tempi delle audizioni della ministra Paola De Micheli e dei rappresentanti di RFI, per poter poi esprimere il parere di competenza della Commissione.

In considerazione della necessità di liberare l'aula entro le ore 12.30, al fine di consentire la riunione di un'altra Commissione, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.25.

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

Mercoledì 29 aprile 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.25 alle 12.30.

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2020 (Doc. LVII, n. 3 e Annesso).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per i profili di competenza, il Documento di economia e finanza 2020 (Doc. LVII, n. 3) e il relativo Annesso,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) sia garantito il rispetto della cosiddetta clausola del 34 per cento per l'assegnazione delle risorse in conto capitale alle Regioni del Mezzogiorno;

b) sia mantenuto il criterio di riparto del Fondo per lo sviluppo e la coesione che prevede l'assegnazione dell'80 per cento delle risorse alle aree del Mezzogiorno e del 20 per cento alle aree del Centro-Nord;

c) si valuti l'opportunità di dare impulso alla semplificazione burocratica in modo tale da consentire lo sblocco dei cantieri;

d) sia assicurato il coinvolgimento della Commissione nell'adozione delle misure nel settore dei trasporti e della logistica volte a garantire la tutela dei lavoratori e dei cittadini;

e) si valuti l'opportunità di chiarire i modelli a cui devono adeguarsi le auto-scuole nell'espletamento dei servizi;

f) si valuti l'opportunità di sospendere i contributi per il finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, prevedendo il finanziamento della medesima con meccanismi differenti da quello attuale, anche valutando l'utilizzo di risorse statali;

g) si valuti l'opportunità di introdurre misure di sostegno agli operatori di telecomunicazione al fine di garantire il potenziamento del servizio di banda ultralarga;

h) si valuti l'opportunità di rendere strutturali le risorse destinate alla mobilità sostenibile;

i) sia assicurato un adeguato sostegno economico al trasporto pubblico locale e il ripristino in sicurezza di quello ferroviario.

ALLEGATO 2

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida. (Atto n. 149).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida (Atto del Governo n. 149);

rilevato che la direttiva (UE) 2018/645 modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri al fine di superare una serie di carenze che riguardano: difficoltà e incertezze giuridiche nell'interpretazione delle regole; contenuti dei corsi di formazione, che sono risultati solo in parte corrispondere alle esigenze dei conducenti; difficoltà per i conducenti di vedersi riconosciute attività di formazione svolte in un altro Stato membro; mancanza di coerenza per quanto concerne le prescrizioni sull'età minima fra la Direttiva 2003/59/CE e la Direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida;

sottolineata la necessità di rafforzare le disposizioni relative alla formazione dei conducenti;

considerato che la direttiva (UE) 2018/645 prevede che il codice unionale armonizzato « 95 » sia apposto dopo il 23

maggio 2020 anche sull'attestato del conducente, rilasciato dalle autorità nazionali competenti ai cittadini di un Paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa, al fine di comprovarne la qualificazione e la formazione previste dalla direttiva 2003/59/CE; viene inoltre stabilito che l'attestato al conducente non riportante tale codice sia riconosciuto valido, al fine di certificare la conformità sugli obblighi previsti per la qualificazione e la formazione, se rilasciato entro il 23 maggio 2020 e sino al termine di scadenza;

tenuto conto dell'attuale proroga della validità della carta di qualificazione del conducente, a causa dell'emergenza sanitaria in corso,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) si valuti l'opportunità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, autorizzi le aziende di autotrasporto, compresi cooperative e consorzi, con più di 35 dipendenti con qualifica di conducente a tempo indeterminato ad effettuare la formazione periodica per il rinnovo della carta di qualificazione del conducente alla presenza di un formatore abilitato;

b) considerando che la formazione periodica di 35 ore risulta allo stato tutta teorica, si valuti la possibilità di trasformare un monte ore in esercitazioni pratiche (nelle quali si dovrebbe, a titolo esemplificativo, simulare lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico di un rimorchio, la corretta distribuzione delle merci e delle pedane all'interno dello stesso e il relativo aggancio e sgancio);

c) si valuti l'opportunità di riconoscere ai conducenti uno sgravio dalle 35 ore complessive della formazione a seguito della frequenza di corsi formativi attinenti e correlati (ad esempio, corsi per il conseguimento dell'A.D.R., per il trasporto di animali, di sensibilizzazione verso le disabilità, per la formazione all'uso corretto del tachigrafo, sui tempi di guida e di riposo);

d) si valuti la possibilità di dilazionare nei 5 anni la formazione periodica obbligatoria con un modulo di 7 ore annuo per un totale complessivo di 35 ore; nell'ambito delle sette ore è auspicabile approfondire le materie previste nella formazione anche tramite il simulatore di guida di alta qualità non ancora attivo in Italia;

e) per quanto riguarda lo svolgimento della formazione tramite e-learning, si valuti l'opportunità di inserire uno strumento per il riconoscimento della persona che effettua la formazione e a fine sessione rilasciare la stampa di un certificato di frequenza da consegnare alla motorizzazione ai fini dell'ottenimento del duplicato o il rilascio della patente e della carta di qualificazione del conducente;

f) per quanto riguarda il codice unionale armonizzato « 95 » appare necessario un coordinamento tra il Ministero dello sviluppo economico ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ciascuno per le proprie competenze. Con riferimento ai conducenti di Paesi non appartenenti all'Unione europea, che possono circolare con l'attestato di conducente, appare opportuno apporre anche su tale attestato il codice unionale. In particolare, il Ministero dello sviluppo economico dovrebbe essere competente per il rilascio dell'attestato del conducente, mentre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrebbe provvedere all'apposizione del codice unionale.