

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

COMITATO RISTRETTO:

Modifiche al codice della strada. Esame C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A 177

SEDE CONSULTIVA:

DL 104/2020: Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia. C. 2700 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) 177

ALLEGATO (*Parere approvato*) 187

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Giovanni Carlo Cancellieri, sull'attuazione della risoluzione approvata dalla Commissione il 29 luglio 2020 in materia di motorizzazione civile, patenti di guida, autoscuole, revisione e documento unico di circolazione (8-00079) 182

RISOLUZIONI:

7-00488 Ficara: Contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia Spa (*Discussione e rinvio*) 182

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 186

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 7 ottobre 2020.

Modifiche al codice della strada.

Esame C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 9.10 alle 9.45.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 7 ottobre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Inter-

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

La seduta comincia alle 16.20.

DL 104/2020: Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia.

C. 2700 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alla V Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad

esprimere il parere di competenza alla V Commissione Bilancio sul disegno di legge recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge n. 104 del 2020, recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia.

Evidenzia come anche questo decreto-legge, come quelli già esaminati in sede consultiva da questa Commissione, si presenti come un testo molto articolato e complesso che contiene diverse disposizioni che rilevano ai fini delle competenze della Commissione, essenzialmente nel settore dei trasporti.

Per quanto riguarda il trasporto stradale e la mobilità sostenibile, viene rimodulato il contributo, introdotto dal decreto-legge n. 34 del 2020, per l'acquisto di autoveicoli nuovi, elettrici e ibridi con emissioni fino a 60 g/km di CO₂ nonché con emissioni di CO₂ fino a 110 g/km, con o senza rottamazione.

In particolare si modificano le tabelle per la quantificazione del contributo ulteriore, in base ai livelli di inquinamento dei veicoli, suddividendo la precedente fascia unica da 61 a 110 g/km CO₂ in due sottofasce e aumentando il contributo per la sottofascia da 61 a 90 gr/Km di CO₂ a 1750 euro con rottamazione e 1000 euro senza rottamazione (per la previgente fascia unica da 61 a 110 gr/Km di CO₂, i contributi erano di 1500 euro con rottamazione e di 750 euro senza rottamazione).

Si incrementano inoltre le risorse per il 2020 per l'incentivo, c.d. ecobonus, per l'acquisto di autoveicoli nuovi, nella misura complessiva di 400 milioni di euro, di cui 300 milioni riservati all'incentivo aggiuntivo per l'acquisto di autoveicoli nuovi, sia a basse che a maggiori emissioni di CO₂, previsto dal decreto-legge n. 34 del 2020 e rimodulato dal decreto-legge in commento, definendo altresì una specifica ripartizione di tale stanziamento tra i contributi concessi per le diverse categorie di veicoli; inoltre, le risorse già stanziati dal decreto-legge n. 34 del 2020 per tale incentivo, pari a 50 milioni di euro per il 2020, vengono riservate in via esclusiva a tale contributo (commi 1 e 2, articolo 74). Si rinvia ad un

provvedimento attuativo la disciplina dell'agevolazione fiscale sul trasferimento di proprietà dei veicoli, già prevista nel caso di acquisto di veicoli usati con rottamazione, fissando per questa un limite di spesa di 5 milioni di euro per il 2020. L'ulteriore incentivo di 750 euro per le persone fisiche che rottamano un secondo veicolo di categoria M1 viene concesso solamente sotto forma di credito d'imposta, anziché di ulteriore sconto sul prezzo di vendita. Si istituisce poi un fondo di 90 milioni di euro per l'anno 2020, per l'erogazione di contributi per l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici da parte di imprese e professionisti (articolo 74, comma 3). Si agevola infine (comma 4, articolo 74), l'acquisto o il noleggio da parte di pubbliche amministrazioni di veicoli ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno, eliminando i previgenti limiti di cilindrata.

Viene poi introdotto in via sperimentale un incentivo economico per coloro che, entro il 31 dicembre 2021, installano un sistema di riqualificazione elettrica su alcune categorie di veicoli e procedono alla relativa omologazione del veicolo modificato. L'incentivo consiste in un duplice vantaggio: il riconoscimento di un contributo pari al 60 per cento del costo sostenuto per la riqualificazione del veicolo fino ad un massimo di 3500 euro; un contributo, sempre pari al 60 per cento, delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione. I veicoli rientranti in tale incentivo sono tutti gli autoveicoli destinati al trasporto di persone (rientranti nelle categorie M1, M2, M3 e M1G, M2G ed M3G) e i mezzi leggeri per il trasporto di cose, di cui alle categorie N1 ed N1G (articolo 74-bis).

Si prevede poi in materia di risorse per il rinnovo del parco veicoli per l'autotrasporto previste dall'articolo 1, comma 113, della legge di bilancio per il 2020, che beneficiari delle risorse siano le imprese esercenti l'attività di trasporto di passeggeri su strada e non soggette ad obbligo di servizio pubblico. Si porta lo stanziamento

da 3 a 53 milioni di euro per l'anno 2020, si indica il termine del 31 dicembre 2020, anziché del 30 settembre 2020, per l'esecuzione degli investimenti che possono accedere ai finanziamenti e si aggiunge una nuova previsione in base a cui una quota pari a 30 milioni di euro delle risorse sono destinate al ristoro di rate o canoni di leasing con scadenza compresa tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020 ed afferenti gli acquisti effettuati a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 ed M3 ed adibiti allo svolgimento del servizio di trasporto passeggeri su strada (articolo 86).

Viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo destinato a compensare i danni subiti dalle imprese esercenti i servizi di trasporto di persone su strada mediante autobus e non soggetti a obblighi di servizio pubblico, in ragione dei minori ricavi registrati in conseguenza delle misure connesse all'emergenza da COVID-19, nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrati nel medesimo periodo del precedente biennio. Si prevede una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2020 e si demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il compito di stabilire i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione, prevedendosi criteri per evitare sovra compensazioni (articolo 85, commi 1-4).

Si proroga poi dal 31 luglio al 31 ottobre 2020 il termine per il versamento della tassa automobilistica, senza l'applicazione di sanzioni e interessi, per i veicoli concessi in locazione a lungo termine senza conducente, chiarendosi inoltre che tale termine riguarda i periodi tributari in scadenza nei primi nove mesi del 2020, in luogo del primo semestre 2020. Si posticipa infine dal 30 aprile al 30 settembre 2020 il termine per l'emanazione del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze che disciplina le modalità di acquisizione dei dati necessari all'individuazione

dei soggetti tenuti al pagamento della tassa automobilistica sui predetti veicoli (articolo 107).

Con riferimento all'autotrasporto di merci, viene incrementata di 5 milioni di euro per il 2020 l'autorizzazione di spesa per la deduzione forfettaria di spese non documentate da parte degli autotrasportatori. Si prevede poi il riversamento all'entrata del bilancio delle somme eccedenti, rimaste nella disponibilità dei soggetti a cui erano state assegnate, incassate a decorrere dal 1° gennaio 2019 per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali, per la sua riassegnazione ad iniziative dell'Albo nazionale degli autotrasportatori (articolo 84).

Con riferimento al trasporto marittimo, si prevede l'erogazione di un'indennità, pari a 600 euro per ciascuno dei mesi di giugno e luglio 2020, in favore di alcune categorie di lavoratori marittimi, nel rispetto di un limite di spesa complessivo pari a 26,4 milioni di euro per il 2020. In particolare, sono beneficiari del sostegno i soggetti che abbiano cessato involontariamente il contratto di arruolamento o altro rapporto di lavoro dipendente nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio 2019 e il 17 marzo 2020 e che abbiano svolto le suddette prestazioni lavorative per almeno trenta giornate nel medesimo periodo (articolo 10).

Si estende, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, l'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nei registri internazionali dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457, rimettendo ad un decreto ministeriale le modalità attuative delle sopra citate disposizioni e fissando un limite di 28 milioni di euro per l'anno 2020 e 7 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 88).

Viene inoltre istituito un Fondo, con una dotazione di 50 milioni di euro, volto a compensare le imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno, con riferimento alla riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. I criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione saranno definiti con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (articolo 89).

Si prevede poi l'aumento da 30 a 50 milioni delle dotazioni del fondo previsto dall'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, e intervenendo sulla destinazione delle risorse, prevedendo la ulteriore finalità di finanziare il riconoscimento da parte delle Autorità marittime, relativamente ai porti non sede di Autorità di sistema portuale, dei benefici previsti per il soggetto fornitore di lavoro portuale. In materia di subingresso nella concessione si prevede che, fermi i divieti della legge in materia portuale, quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente. Si amplia l'ambito dei lavoratori che confluiscono nelle agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, previste in via temporanea – dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020 – nei porti contraddistinti da particolari stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche (articolo 93, commi 1-5).

Sono inoltre introdotte alcune modifiche alla disciplina del contributo per il ristoro ai comuni della perdita di gettito conseguente alla riclassificazione degli immobili adibiti alle operazioni e ai servizi portuali, ai sensi dei commi 578-582 dell'articolo 1 della legge n. 205 del 2017 (articolo 93, comma 5-*bis*).

Si dispone infine che l'impiego di mezzi navali veloci nell'ambito del contratto di programma 2016-2021, parte servizi, e in conformità a quanto previsto dalla concessione della rete ferroviaria nazionale a Rete ferroviaria italiana, riguardi anche la tratta Messina-Reggio Calabria (articolo 89-*bis*).

Per quanto riguarda il trasporto aereo si estende il trattamento di integrazione salariale per crisi aziendale alle aziende operanti nel settore aereo, rispondenti a determinati requisiti, che hanno cessato o cessano l'attività produttiva nel corso dell'anno 2020 e che non sono sottoposte a procedure concorsuali ed escludendo l'applicazione del contributo addizionale a carico delle imprese che presentano domanda di integrazione salariale (articolo 20).

Si prevede poi che il Ministero dello sviluppo economico sia autorizzato ad erogare, a titolo di anticipazione, un importo complessivo non superiore a 250 milioni di euro alle imprese titolari di licenze aventi i requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 79 del decreto-legge cosiddetto « Cura Italia », che ne abbiano fatto ovvero ne facciano richiesta, a valere sul fondo istituito con la medesima disposizione. Ciò nelle more del perfezionamento dell'*iter* autorizzatorio della misura di indennizzo prevista da tale norma. Per le medesime finalità, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad erogare a titolo di anticipazione un importo complessivo non superiore a 50 milioni di euro alle imprese aventi i requisiti previsti dall'articolo 198 del decreto-legge cd. rilancio, nelle more del perfezionamento dell'*iter* autorizzatorio europeo della misura prevista per la compensazione dei danni subiti dal trasporto aereo.

Tali anticipazioni, comprensive di interessi al tasso Euribor sono restituite mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione ai rispettivi Fondi. In caso di perfezionamento della procedura di autorizzazione europea con esito positivo, non si dà luogo alla restituzione dell'anticipazione né al pagamento degli interessi e

l'importo resta acquisito definitivamente dai beneficiari (articolo 85, commi 5 e 6).

Con riferimento alle disposizioni relative alla costituzione di una nuova compagnia aerea a totale partecipazione pubblica, previste dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, sono introdotte alcune modifiche che concernono la fase di immediata costituzione della medesima società nel senso di precisare che l'esercizio dell'attività da parte della stessa sia subordinato alle valutazioni (e non all'autorizzazione) della Commissione europea. Viene inoltre previsto per legge il capitale sociale iniziale della società, fissato in 20 milioni di euro, e finalizzato alla predisposizione del piano industriale, precisando che lo stesso piano industriale sia sottoposto alle valutazioni della Commissione europea e debba essere adeguato tenendo conto della decisione della medesima Commissione. Viene infine previsto che, qualora il parere parlamentare sul piano industriale non sia reso nel termine di trenta giorni, si possa prescindere da esso (articolo 87).

Con riguardo al trasporto pubblico locale, per quanto concerne il trasporto scolastico si autorizzano i comuni a finanziare servizi di trasporto scolastico aggiuntivi, nel limite complessivo di 150 milioni di euro e nel limite, per ciascun comune, del 30 per cento della spesa sostenuta per le medesime finalità nel 2019, attraverso le risorse del Fondo per assicurare l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali, nonché di quelle attribuite dal decreto del Ministero dell'interno 24 luglio 2020 (articolo 39, comma 1-*bis*), riproducendo la disposizione del decreto-legge n. 111 del 2020.

Si incrementa di 400 milioni di euro la dotazione, per l'anno 2020, del Fondo per compensare le imprese di trasporto pubblico locale e ferroviario regionale, istituito dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2020, che abbiano subito riduzione dei ricavi tariffari in conseguenza dell'emergenza COVID-19 (articolo 44), prevedendo che le suddette risorse aggiuntive possano anche essere utilizzate, nel limite di 300 milioni di euro, per il

finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale – destinato anche a studenti – occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche legate all'emergenza COVID-19. Si autorizza inoltre ciascuna regione e Provincia autonoma all'attivazione di tali servizi aggiuntivi, nei limiti del 50 per cento delle risorse attribuibili, applicando alla spesa autorizzata le medesime percentuali di ripartizione previste dal decreto attuativo dell'articolo 200, comma 2, del decreto-legge n. 34 del 2020 (c.d. DL Rilancio). Anche in tal caso si tratta delle disposizioni precedentemente contenute nel decreto-legge n. 111 del 2020.

Viene poi modificato il regime del buono viaggio, introdotto dall'articolo 200-*bis* del decreto-legge n. 34 del 2020, portando a 35 milioni di euro per l'anno 2020 il Fondo, originariamente pari a 5 milioni di euro, destinato alla concessione, fino all'esaurimento delle risorse, di un buono viaggio, da utilizzare per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente in favore di persone in situazioni di disagio. Sono oggetto di modifica anche le modalità di ripartizione del Fondo tra gli enti locali destinatari delle risorse e vengono precisate le modalità secondo le quali i comuni procedono all'erogazione dei buoni (articolo 90).

Viene infine prorogata al 31 dicembre 2021 la vita tecnica degli *skilift* siti nel territorio delle regioni Abruzzo e Marche in scadenza nel 2018, nel 2019 e nel 2020 (articolo 57, comma 18-*bis*).

Con riferimento al trasporto ferroviario, viene differito al 31 ottobre 2020 il termine entro cui le imprese devono rendicontare gli effetti economici subiti fino al 31 luglio 2020, con riferimento al contributo alle imprese ferroviarie per i servizi di trasporto passeggeri e merci in regime di libero mercato per compensare gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19 previsto dal decreto-legge n. 34 del 2020. Si prevede inoltre l'assegnazione alle imprese delle risorse che residuino, anche per gli effetti economici subiti a partire dal 1°

agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020. A tal fine le imprese dovranno rendicontare entro il 15 marzo 2021 gli effetti economici subiti dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020 (articolo 44-*bis*).

In conclusione propone alla Commissione di esprimere un parere favorevole sul provvedimento in esame.

Il viceministro Giovanni Carlo CANCELLERI prende atto del parere favorevole formulato dal relatore e ringrazia la Commissione trasporti per il suo contributo.

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

La seduta termina alle 16.25.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 7 ottobre 2020.

Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Giovanni Carlo Cancelleri, sull'attuazione della risoluzione approvata dalla Commissione il 29 luglio 2020 in materia di motorizzazione civile, patenti di guida, autoscuole, revisione e documento unico di circolazione (8-00079).

L'audizione informale è stata svolta dalle 16.25 alle 17.15.

RISOLUZIONI

Mercoledì 7 ottobre 2020 — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 17.15.

7-00488 Ficara: Contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia Spa.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

Paolo FICARA (M5S), illustrando la risoluzione a sua prima firma, ricorda che i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale (passeggeri e merci) da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, sono regolati con contratti di servizio (articolo 38 della legge n. 166 del 2002, modificato dall'articolo 9, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 159 del 2007); evidenzia altresì che l'affidamento del servizio deve avvenire da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel rispetto della normativa europea: si tratta in particolare del regolamento (UE) 1370/2007 che disciplina i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che, nella sua formulazione originaria, non prevedeva l'obbligo di espletamento di una gara per il servizio pubblico di trasporto per ferrovia; si prevede infatti la possibilità, all'articolo 5, di procedere con affidamento diretto, se non vietato dalle legislazioni nazionali. Tale disposizione sarà applicabile fino al 25 dicembre 2023. Dopo tale data l'affidamento del servizio dovrà seguire le regole stabilite dal regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, che ha modificato il regolamento (UE) 1370/2007. Tuttavia, in considerazione di un'esplicita eccezione prevista per la fase di transizione al nuovo regime, il vigente contratto di servizio potrà restare in vigore fino al 2026; ricorda quindi che in base alla legge n. 166 del 2002, i contratti di servizio devono avere durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Sono stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria individuata sulla base della vigente normativa di settore, previa acquisizione del parere del CIPE sullo schema di contratto proposto dall'amministrazione.

Ricorda che il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia e i ministeri competenti il nuovo contratto di servizio 2017-2026, di durata decennale, per il trasporto passeggeri di interesse nazionale che è sottoposto a regime di obbligo di servizio

pubblico per garantire il diritto alla mobilità. Il nuovo contratto ha durata decennale, anziché quinquennale come il precedente, scaduto nel 2014 e prorogato negli ultimi due anni, ed è relativo al « servizio ferroviario universale ». Il contratto comprende il *network* degli Intercity che garantiscono i collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani: gli Intercity giorno e gli Intercity notte. Il contratto di servizio (CdS) a media e lunga percorrenza 2017-2026 vede tra gli obiettivi principali il mantenimento di tutti i collegamenti ferroviari precedentemente in essere con incremento di oltre 1,8 milioni di treni/chilometro, servizi aggiuntivi a bordo treno, rinnovo e sostituzione del vecchio materiale rotabile IC nel corso dei primi tre anni di validità del CdS.

Evidenzia con rammarico che in base al comma 2-ter dell'articolo 9 del decreto-legge n. 159 del 2007 sugli schemi dei contratti di servizio non è più previsto il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Sul versante finanziario segnala che a fronte di investimenti pubblici aggiuntivi di circa 100 milioni di euro annui rispetto al passato, il contratto prevede un piano di investimenti nel materiale rotabile per circa 300 milioni di euro. Oltre ai ricavi ottenuti da Trenitalia dalla vendita dei biglietti, le cui tariffe sono determinate per assolvere la funzione di « servizio universale », vengono corrisposti a Trenitalia dei corrispettivi, ad integrazione dei ricavi, per 347.922.703 euro per il 2017 e 365.922.703 euro per gli anni 2018-2026; in numerosi rapporti di settore si evince che il problema del trasporto ferroviario in Italia è che fuori dalle direttrici principali dell'alta velocità, e dalle regioni che in questi anni hanno investito, la situazione del servizio è peggiorata, con meno treni in circolazione, e di conseguenza si riduce il flusso dei passeggeri. Solo negli ultimi anni c'è stato un recupero dell'offerta di servizio Intercity – treni fondamentali nelle direttrici fuori dall'alta velocità, in particolare al Sud e nei collegamenti con i centri capoluogo di provincia – ma dal 2010 al 2017 la riduzione delle risorse, con pro-

roghe del contratto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia, ha portato ad una riduzione drastica dei collegamenti che emerge con chiarezza dal bilancio consolidato di Trenitalia.

Il rapporto « Pendolaria 2019 » evidenzia che, per quanto riguarda gli intercity, si stanno investendo 300 milioni di euro tra interventi di ristrutturazione dei mezzi e la riconversione dell'intera flotta, grazie al rinnovo del contratto tra Ministero e Trenitalia, ma al contempo, tra i dati positivi sulla crescita della mobilità su ferro, si segnalano realtà diverse che palesano differenze nella qualità e nell'offerta di servizio ferroviario tra le diverse parti d'Italia; dai dati « Pendolaria 2019 » si rileva che i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico, principalmente gli Intercity, l'offerta in termini di treni-chilometro è scesa dal 2010 al 2018 del 16,7 per cento e parallelamente sono calati i passeggeri del 45,9 per cento. Per il 2019 i dati sono in leggera ripresa per quanto riguarda il numero di passeggeri, ma per questa tipologia di treni si è lontani dai dati del 2010 sia per l'offerta sia per la frequentazione;

Segnala altresì che dalla « Relazione informativa circa i servizi finanziari in regime di obbligo di servizio pubblico relativa al Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017/2026. Anno 2018 », trasmessa annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al CIPE, emergono numerose criticità nel raggiungimento degli obiettivi contrattualmente prefissati e un trend che, relativamente agli indicatori di puntualità, regolarità e pulizia, vede spesso valori inferiori al 2017. Sempre dalla suddetta relazione emerge che, a seguito di disallineamenti riscontrati fra i valori previsti e quelli consuntivi nel piano degli investimenti per l'anno 2017 (235,70, milioni di euro a fronte del valore riportato nella certificazione di 154,9 milioni di euro), è stata determinata una sanzione di euro 4.038.904,60.

Sottolinea quindi che negli ultimi mesi del 2019 e i primi del 2020 si è registrato

un aumento dell'offerta del servizio treni notte in diversi Paesi europei. Questo servizio era quasi scomparso in tutta Europa, a parte qualche tratta nei Paesi più a Est. Diversi Paesi europei hanno quindi rilanciato i servizi notturni, negli ultimi anni quasi scomparsi per effetto dell'alta velocità diurna e dei voli *low cost*. Numerosi esempi si sono registrati in Austria, Germania, Belgio e Svezia. Tuttavia, l'emergenza COVID-19 ha determinato una forte riduzione, se non una completa soppressione, di questo tipo di collegamenti a causa delle sempre più stringenti misure restrittive che hanno limitato il perimetro dei servizi essenziali; osserva che con l'allentamento delle misure restrittive e la ripresa delle normali attività, che dovrà avvenire con tutte le precauzioni del caso e il rispetto delle misure anti-contagio che verranno definite, il trasporto ferroviario di lunga percorrenza, diurno e notturno, potrebbe addirittura essere preferito al trasporto aereo, sia per una questione di sicurezza che per motivazioni di natura ambientale e climatica alla base del maggiore interesse esploso negli ultimi mesi.

L'articolo 5, comma 1, lettera o), del contratto di servizio passeggeri 2017-2026 ha previsto di « destinare annualmente, in caso di mutamento del quadro regolatorio che lo consenta, la quota dello 0,15 per cento dell'ammontare dello stanziamento di bilancio alla finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'esplicitamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative »; tale disposizione, prevista nella legge di bilancio per il 2020 (articolo 1, comma 159), ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026 per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza in essere con Trenitalia spa,

per la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza e per il miglioramento degli stessi.

Ricorda che dal punto di vista della qualità dei servizi all'utenza, a far data dal 2008, si è avuta una gestione intermittente ed emergenziale del servizio di accompagnamento e assistenza alla clientela di carrozze letto e cuccette sui treni intercity notte e numerose sono state le lamentele del personale impiegato relativamente all'inquadramento contrattuale e alle condizioni di lavoro notturno.

Con riferimento alla procedura di revisione del contratto l'articolo 12, al comma 12.1, prevede che entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia spa) avviano le procedure per la revisione dell'offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto per il periodo 2022-2026. Il comma 12.2 prevede che la società trasmetterà ai Ministeri, entro e non oltre il mese di maggio 2020, una relazione in cui vengono indicati: i dati preconsuntivi per il periodo 2017-2020; i dati previsti per il periodo successivo insieme alla proposta di aggiornamento degli equilibri contrattuali; i dati annuali a consuntivo relativi al primo periodo contrattuale e la previsione per il successivo periodo contrattuale. Entro il mese di giugno 2020, comma 12.3, i Ministeri inviano le proprie controdeduzioni e, se del caso, avviano un contraddittorio;

Al riguardo ricorda che la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) n. 16 dell'8 febbraio 2018 rivede le « condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri servizio pubblico », toccando diversi punti basilari come gli indicatori e i livelli minimi di regolarità e puntualità del servizio, di pulizia e comfort del materiale rotabile e altro (Misura 4 punti 7, 8, 9, 10; Misura 5 punti 1,2,3,4; Misura 10). La stessa ART ha espressamente previsto che le misure si

applicano sia ai contratti affidati direttamente che a quei contratti stipulati in data precedente a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio; nel 2017 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha sanzionato con 5 milioni di euro Trenitalia s.p.a. per una pratica commerciale gravemente scorretta consistente nell'omissione di numerose soluzioni di viaggio dall'insieme dei risultati derivanti dalla consultazione del motore orario; ad oggi, pur in presenza di un funzionamento del motore orario in senso più completo e trasparente verso gli utenti, attraverso l'implementazione di misure tecniche che l'Autorità ha ritenuto idonee a superare i profili omissivi e ingannevoli della pratica commerciale censurata, il sito di Trenitalia non dà la stessa visibilità della omonima impresa ferroviaria Thello, che effettua collegamenti notturni su tratte franco-italiane (Parigi-Venezia, Marsiglia-Milano), acquistata nel 2016 da Trenitalia, servizio che gode addirittura di un sito internet dedicato.

Ricorda che Trenitalia spa è un'azienda partecipata al 100 per cento da Ferrovie dello Stato italiane spa, a sua volta partecipata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze. La capogruppo controlla le società operative nei quattro settori della filiera: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi e svolge attività di natura societaria tipiche di una *holding* (gestione delle partecipazioni, controllo azionario e altro), oltre che di tipo industriale. In particolare, il Ministero dell'economia e delle finanze, attraverso il dipartimento del tesoro, gestisce le proprie partecipazioni attraverso la definizione dei consigli di amministrazione, le decisioni sulla composizione degli organi sociali e sui compensi erogati, l'analisi dei bilanci e la fissazione degli obiettivi specifici, annuali e pluriennali; ai sensi dell'articolo 5.1, lettera g), del contratto di servizio passeggeri di interesse nazionale 2017-2026 è la stessa Trenitalia che trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trimestralmente, la relazione sul servizio e sulla qualità erogata, attraverso una sua valutazione del

servizio, attraverso l'inserimento dei dati in un *software*, le cui risultanze danno un quadro generale, senza possibilità di valutare le singole corse o un'area o macro-area del Paese. Ne deriva dunque l'impossibilità di sanzionare i singoli ritardi o gruppi di ritardi; il calcolo viene fatto su base nazionale, compensando dunque la maggiore efficienza del Nord con le inefficienze del Sud; inoltre, lo stesso contratto specifica che, qualora l'ammontare delle penali applicate alla società in uno specifico anno sia superiore al 2 per cento (due per cento) del corrispettivo annuo di cui all'articolo 9 del medesimo contratto, i Ministeri valutano la possibilità di rimodulare il sistema di penalità di cui ai commi seguenti, al fine di ricondurlo ad equità.

Con riferimento alla parte dispositiva, evidenzia che la risoluzione è finalizzata ad impegnare il Governo a verificare il rispetto da parte di Trenitalia degli impegni assunti nel contratto di servizio 2017-2026 per porre rimedio all'annoso problema del rinnovo del materiale rotabile e del miglioramento della qualità complessiva dei servizi relativi ai treni a lunga percorrenza, per aumentare affidabilità e qualità dei servizi e recuperare margini di appetibilità della clientela, in particolare nel Sud Italia; in sede di revisione dell'offerta, ad attivare misure volte al potenziamento del meccanismo di rilevazione della qualità e del grado di soddisfazione, al fine di registrare sistematicamente le peculiarità e le criticità delle diverse aree del Paese, nonché per quanto concerne la regolazione delle sanzioni in essere; a prevedere un tavolo tecnico di esperti, con la partecipazione delle associazioni di consumatori, che intervenga in vista della revisione del contratto, al fine di migliorare il servizio sotto i molteplici aspetti indicati in premessa, nonché, ad adottare iniziative per prevedere che tale servizio possa diventare un'alternativa sicura e ambientalista, proprio in riferimento all'emergenza COVID-19, sia per i viaggi diurni, sia per quelli notturni, non prescindendo anche dalle criticità relative alla gestione del personale impiegato a bordo

in questi anni; ad adottare infine iniziative per reintrodurre il parere delle Commissioni parlamentari competenti sul contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa e sui relativi aggiornamenti.

Elena MACCANTI (LEGA) esprime apprezzamento per i contenuti della risoluzione presentata dal collega Ficara, auspicando che la Commissione abbia la possibilità di approfondire i temi ivi trattati che giudica di estrema rilevanza, anche mediante l'audizione dei soggetti ritenuti più qualificati. Preannuncia quindi la presentazione di una risoluzione da parte del proprio gruppo sulla medesima materia.

Paolo FICARA (M5S) propone alla Commissione di svolgere un breve e sele-

zionato ciclo di audizioni al fine di approfondire le criticità evidenziate nell'atto di indirizzo a sua prima firma.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 17.30.

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

Mercoledì 7 ottobre 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 17.30 alle 17.40.

ALLEGATO

**DL 104/2020: Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia
(C. 2700 Governo, approvato dal Senato).**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia (C. 2700 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.