

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### RISOLUZIONI:

7-00650 Paita: Iniziative per l'avvio dell'attività di Italia Trasporto Aereo SpA ( <i>Discussione e approvazione</i> ) .....	76
ALLEGATO ( <i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i> ) .....	84

#### ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del dottor Fulvio Lino Di Blasio a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. Nomina n. 84 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	78
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di Regolamento relativo a un mercato unico dei servizi digitali (legge sui servizi digitali) COM(2020) 825 final ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio</i> ) .	79
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

AVVERTENZA .....	83
------------------	----

#### RISOLUZIONI

*Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Claudio Durigon.*

#### La seduta comincia alle 9.20.

#### 7-00650 Paita: Iniziative per l'avvio dell'attività di Italia Trasporto Aereo SpA.

*(Discussione e approvazione).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

Paolo FICARA, *presidente*, ricorda che la risoluzione in esame è sottoscritta anche dal deputato Nobili.

Edoardo RIXI (Lega), in qualità di co-firmatario, illustra la risoluzione.

Marco SILVESTRONI (FdI) avanza riserve sull'effettiva incisività del testo in esame. Propone la seguente riformulazione dell'impegno: « a valutare la sussistenza dei presupposti per definire con la Commissione europea un accordo che possa rispondere alle esigenze che il Governo italiano ha delineato con la decisione di costituire una nuova compagnia aerea ovvero di considerare le somme versate dallo Stato come quote azionarie; ad assumere comunque tutte le iniziative necessarie a consentire che ITA SpA possa avviare la propria attività entro il 1° giugno 2021 o eventualmente anche entro luglio 2021 (per non vanificare il periodo estivo); « a delineare un piano trasporti che fissi regole tali da impedire la concorrenza sleale delle compagnie *low cost*; a difendere i posti di lavoro degli 11.000 dipendenti Alitalia ». Ribadisce la centrale rilevanza dell'ultimo punto, cioè quello di tutelare i lavoratori della compagnia aerea, che stanno vivendo

un momento drammatico e non possono essere ignorati dalla risoluzione.

Luciano NOBILI (IV) sottolinea l'importanza di un voto unanime sulla risoluzione in oggetto; chiede una breve sospensione per definire un'eventuale riformulazione.

Edoardo RIXI (Lega) concorda con la richiesta del collega Nobili.

Paolo FICARA, *presidente*, dispone una breve sospensione.

**La seduta, sospesa alle 9.25, è ripresa alle 9.45.**

Paolo FICARA, *presidente*, dà lettura del testo della risoluzione, riformulata sulla base dell'accordo tra i Gruppi, con l'inserimento di un riferimento nel secondo impegno alle interlocuzioni in corso con la Commissione europea e con l'introduzione di un ulteriore impegno finalizzato alla salvaguardia della forza lavoro di Alitalia (*vedi allegato*).

Marco SILVESTRONI (FdI) manifesta soddisfazione per l'apertura da parte della maggioranza nei confronti delle proposte avanzate dal proprio gruppo e annuncia pertanto di sottoscrivere la risoluzione.

Il sottosegretario Claudio DURIGON rileva che la preoccupazione per le sorti di Alitalia-ITA è molto diffusa in tutta la comunità nazionale, in quanto si tratta della compagnia di bandiera. Manifesta l'apprezzamento del Governo per la volontà della Commissione di salvaguardare i lavoratori ed esprime parere favorevole sul testo della risoluzione, ringraziando i deputati commissari per il lavoro svolto.

Edoardo RIXI (Lega) esprime, a nome del proprio gruppo, soddisfazione per una risoluzione come quella in oggetto che integra tutte le sensibilità politiche. Sottolinea l'importanza di un voto unanime, per offrire sostegno al Governo nell'opera di rilancio della compagnia.

Luciano CANTONE (M5S) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo, soprattutto in considerazione dell'attenzione dimostrata alla salvaguardia della forza lavoro, punto decisivo anche per interlocuzione con gli organismi europei. Si augura che il Governo si avvalga del lavoro della Commissione per rilanciare la compagnia e tutelare appunto i lavoratori.

Davide GARIGLIO (PD) registra la volontà del Parlamento di dare vita a una nuova compagnia aerea di interesse nazionale, anche contro gli eccessivi lacci e laccioli posti dalla Commissione europea. Ricorda in proposito che il mercato italiano è il più liberalizzato d'Europa, con appena il 15 per cento detenuto dalla compagnia di bandiera e che, ad esempio, in Lombardia, su 50 milioni di passeggeri, in media appena 6 volano con Alitalia. Sottolinea dunque che il mercato italiano è completamente aperto e che gli appare eccessivo l'accanimento della Commissione europea, particolarmente sugli *slot* di Milano Linate. Conclude notando la determinazione con cui la Commissione ha dato mandato al Governo di andare avanti, rilanciando la compagnia.

Luciano NOBILI (IV) osserva come Alitalia-ITA si trovi in una strettoia fondamentale. Ricorda che Italia Viva ha avallato la soluzione prospettata dal Governo Conte II in piena fase pandemica, per fare fronte alla situazione drammatica in cui si trovava la compagnia, pur non condividendola pienamente. In generale rileva che, sebbene vi siano orientamenti diversi, tutti sono consapevoli dell'importanza del momento. Manifesta apprezzamento per la politica in materia del Governo, che si sta muovendo in modo autorevole e sta effettuando un'autentica sinergia tra i differenti Ministeri; plaude inoltre al fatto che il Parlamento si sta rivelando fortemente coeso sul punto. Ringrazia il collega Lupi, che non è presente, per aver suggerito l'opportunità della risoluzione in oggetto. Conclude sottolineando l'importanza di far partire la compagnia, nella sua totalità o anche limitatamente ad alcune attività, per intercettare la ripresa estiva.

Bernardo MARINO (M5S) osserva che la risoluzione in argomento intende tutelare i lavoratori di Alitalia-ITA, mentre non affronta il tema dei lavoratori di altre compagnie: ad esempio di Air Italy, i quali si sentono ormai cittadini di serie B. Afferma che avrebbe ritenuto opportuno che l'atto di indirizzo menzionasse anche la salvaguardia dei loro diritti, e suggerisce di discutere su ciò una nuova risoluzione. Ricorda infine che si tratta di circa 1.000 lavoratori, particolarmente operanti sugli aeroporti di Malpensa e di Olbia, che stanno per restare senza stipendio e senza cassa integrazione, ed in generale senza alcuna prospettiva per il futuro.

Marco SILVESTRONI (FdI), ricollegandosi a quanto dichiarato dal collega Marino, afferma che non aver menzionato anche i lavoratori di Air Italy rappresenta un'effettiva mancanza della risoluzione; suggerisce di inserire un punto dell'impegno loro dedicato, trattandosi di lavoratori che attendono con le loro famiglie di conoscere quale sarà il proprio futuro. In questo modo, dichiara, essi sapranno che il Parlamento riserva loro la giusta attenzione.

Paolo FICARA, *presidente*, ringrazia i colleghi Marino e Silvestroni per aver sollevato l'importante problema dei lavoratori di Air Italy; sottolinea però che la risoluzione nasce da audizioni specifiche e che vuole essere un sostegno, uno sprone al Governo affinché esso gestisca con la giusta determinazione le trattative in corso con la Commissione europea. Rappresenta la necessità di mantenere l'atto entro il perimetro del tema Alitalia-ITA, manifestando al tempo stesso la volontà di cominciare ad occuparsi dei lavoratori di Air Italy sin dalla prossima settimana.

La Commissione approva all'unanimità la risoluzione 7-00650 Paita, nel testo riformulato, che assume il numero 8-00117 (*vedi allegato*).

**La seduta termina alle 10.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 13 maggio 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.*

#### **La seduta comincia alle 10.**

**Proposta di nomina del dottor Fulvio Lino Di Blasio a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale.**

**Nomina n. 84.**

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

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina.

Paolo FICARA, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere è fissato al 25 maggio 2021.

Ketty FOGLIANI (Lega), *relatrice*, osserva che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di nomina del dottor Fulvio Lino Di Blasio a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, ai fini dell'espressione del prescritto parere.

Ricorda che le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, sottoposti all'indirizzo e alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale è stata istituita dalla riforma del sistema portuale del 2016 (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169) e comprende i porti di Venezia e Chioggia.

Fa presente preliminarmente che la legge 24 gennaio 1978, n. 14, in quanto disciplina generale, prevede che prima di procedere alle nomine dei presidenti degli enti pubblici venga richiesto il parere parlamentare sulla candidatura proposta.

In particolare, il procedimento di nomina dei presidenti delle Autorità di sistema portuale è disciplinato dall'articolo 8

della legge 28 gennaio 1994, n. 84, modificato dalla riforma del 2016, che prevede la nomina da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il presidente o i presidenti della regione interessata, previo parere delle competenti commissioni parlamentari.

Il presidente è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale; resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta.

Sulla proposta di nomina del dottor Di Blasio è stata acquisita l'intesa della Regione Veneto.

Il dottor Di Blasio appare particolarmente indicato per l'incarico, in quanto ha al suo attivo una vicenda professionale di oltre 20 anni, prima nella consulenza strategica nelle politiche pubbliche e in particolare delle infrastrutture e dei trasporti, e poi nella dirigenza delle Autorità di sistema portuale. È infatti dal maggio 2017 segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (AdSPMI) – Porto di Taranto.

È inoltre stato direttamente impegnato nel coordinamento/gestione della transizione di tale ente da Autorità portuale ad Autorità di sistema portuale, nonché nell'attività di accompagnamento dell'attuazione della riforma dei porti, in ragione della pregressa partecipazione alla redazione del Piano nazionale strategico della portualità e della logistica a supporto del gabinetto e della nuova struttura tecnica di missione del MIMS.

Nella lettera di trasmissione della proposta di nomina si sottolinea come la professionalità del dottor Di Blasio si dimostri funzionale ad assicurare la piena operatività dell'ente, data la competenza acquisita nel tempo nelle molteplici tematiche legate all'attività dell'Autorità di sistema portuale e alle interrelazioni con i diversi protagonisti del *cluster* marittimo.

Ricorda che il dottor Di Blasio ha in passato ricoperto ruoli dirigenziali presso la Ernst & Young Financial Business Advisors SpA (EY), una delle maggiori società di

servizi e consulenza a livello globale, e vanta un'importante esperienza come docente e autore di pubblicazioni specializzate.

Rinvia, per informazioni più dettagliate, al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

Ringrazia infine i precedenti responsabili dell'autorità portuale, Zincone e Musolino, per l'ottima cooperazione instaurata con la Commissione sin dall'inizio della legislatura.

**La seduta termina alle 10.05.**

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

*Giovedì 13 maggio 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.*

**La seduta comincia alle 10.05.**

**Proposta di Regolamento relativo a un mercato unico dei servizi digitali (legge sui servizi digitali). COM(2020) 825 final.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Mirella LIUZZI, *relatrice*, osserva che la Commissione avvia oggi l'esame della cosiddetta legge sui servizi digitali (*Digital Services Act* – DSA), ossia della proposta di regolamento europeo sul mercato unico dei servizi digitali.

La proposta rappresenta una delle iniziative chiave della Commissione europea nell'ambito della strategia «Plasmare il futuro digitale dell'Europa», presentata il 19 febbraio 2020 ed esaminata dalla nostra Commissione negli scorsi mesi, per promuovere lo sviluppo di un'economia digitale competitiva, equa ed in grado di sostenere e favorire il potenziale innovativo.

Si tratta di un tassello nell'ambito di una politica più ampia che si sta sviluppando con una ulteriore serie di atti

normativi come la legge sui mercati digitali, che iniziamo ad esaminare nella seduta odierna, ma anche con la proposta di regolamento sull'intelligenza artificiale e quello sulla *governance* dei dati. Vi rientra poi una serie di misure volte a raggiungere nei prossimi dieci anni obiettivi vitali nel contesto della transizione digitale, che vanno da un'adeguata connettività su tutto il suolo dell'UE, a una diffusione più estesa possibile delle competenze tramite programmi di alfabetizzazione digitale e, non meno importante, alla digitalizzazione del tessuto produttivo degli Stati membri, comprese le piccole e medie imprese.

Nel rinviare per un'analisi più in dettaglio dei contenuti della proposta alla documentazione predisposta dagli uffici, segnalo che le nuove misure mirano a rendere l'ecosistema *online* sicuro, prevedibile, affidabile e conforme alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

La logica sottostante al nuovo regime è la necessità che le attività economiche *online* e *offline* siano trattate allo stesso modo e su base paritaria, rispecchiando pienamente il principio secondo cui « ciò che è illegale *offline* è illegale anche *online* », pur tenendo conto della specifica natura del contesto *online*.

In tale contesto, la Commissione europea ha inteso aggiornare le regole del mercato digitale con particolare riguardo al quadro delle responsabilità nell'ambito delle prestazioni dei servizi di intermediazione digitale.

Da un lato, vengono confermati i principi base contenuti nella direttiva *e-commerce* secondo l'interpretazione che negli ultimi anni ha offerto la Corte di giustizia dell'UE; dall'altro, la Commissione europea presenta un sistema di obblighi differenziati a seconda della categoria di servizi di intermediazione e in funzione della dimensione dell'operatore digitale, da intendersi come distribuzione bilanciata e proporzionata delle responsabilità e dei doveri di diligenza in capo ai diversi prestatori di servizi digitali.

In particolare, per la prima volta si introducono una serie di obblighi di vi-

gilanza a carico delle piattaforme *online* che ospitano e diffondono i contenuti, nonché altri più stringenti specifici per le piattaforme *online* che prestano i loro servizi a un numero medio mensile di destinatari attivi del servizio nell'Unione pari o superiore a 45 milioni, tenuto conto dei rischi peculiari che pongono tali tipologie di piattaforme.

Per capire l'importanza del ruolo che giocano le grandi piattaforme *online*, basti ricordare che, secondo l'osservatorio della Commissione europea in tale settore, le 50 principali piattaforme *online*, che rappresentano in media oltre il 60 per cento della quota di traffico negli Stati membri dell'UE, hanno realizzato nel 2018 un fatturato mondiale di quasi 340 miliardi di USD (276 miliardi di EUR) e hanno dato lavoro a quasi 600.000 persone. In particolare, a dicembre 2020, *Facebook* è stato il *leader* nel mercato dei *social media* in Europa, con una quota di traffico del 77,5 per cento, mentre *Google* è stato il principale motore di ricerca, con una quota di traffico del 93,6 per cento. Nonostante il ruolo significativo in molteplici settori della vita sociale ed economica, tali piattaforme sono finora rimaste sostanzialmente non regolate dai quadri normativi nazionali ed europei. La proposta in esame pertanto provvede a colmare una carenza di regolamentazione.

Si tratta di una disciplina di cui si è sentita particolare urgenza e opportunità, alla luce dell'aumento della presenza nella realtà digitale di contenuti, merci e servizi dannosi, un problema particolarmente attuale se si pensa al forte incremento delle segnalazioni di attività illegali, prodotti contraffatti e servizi che pongono diversi generi di rischi durante la pandemia da COVID-19.

Nello specifico, sono confermati i regimi di limitata responsabilità per i cosiddetti servizi di *mere conduit* e di *caching*, in quanto normalmente contraddistinti da elementi di fornitura neutra dei servizi, mediante un trattamento puramente tecnico e automatico delle informazioni fornite dal destinatario del servizio.

Al riguardo, ricorda che, sulla base delle definizioni elencate nel regolamento, per *mere conduit* deve intendersi un servizio di semplice trasporto, consistente nel trasmettere, su una rete di comunicazione, informazioni fornite da un destinatario del servizio, o nel fornire accesso a una rete di comunicazione; per *caching* deve intendersi un servizio di memorizzazione temporanea consistente nel trasmettere, su una rete di comunicazione, informazioni fornite dal destinatario del servizio, che comporta la memorizzazione automatica, intermedia e temporanea di tali informazioni al solo scopo di rendere più efficiente il successivo inoltro delle informazioni ad altri destinatari su loro richiesta. Per servizio di *hosting* si intende un servizio consistente nel memorizzare informazioni fornite da un destinatario del servizio su richiesta di quest'ultimo. Tali soggetti non sono responsabili delle informazioni memorizzate su richiesta di un destinatario del servizio, a condizione che: *a)* non siano effettivamente a conoscenza delle attività o dei contenuti illegali e, per quanto attiene a domande risarcitorie, non siano consapevoli di fatti o circostanze che rendono manifesta l'illegalità dell'attività o dei contenuti; *b)* non appena vengano a conoscenza di tali attività o contenuti illegali o divengano consapevoli di tali fatti o circostanze, agiscano immediatamente per rimuovere i contenuti illegali o per disabilitare l'accesso agli stessi.

All'interno di questa ultima categoria le piattaforme *online* (prestatori di un servizio di *hosting* che, su richiesta di un destinatario del servizio, memorizzano e diffondono al pubblico informazioni, a meno che tale attività sia una funzione secondaria e puramente accessoria di un altro servizio) sono sottoposte a speciali doveri relativi alla gestione del contenziioso interno ed esterno sull'applicazione di termini e condizioni del servizio, nonché a particolari obblighi di ricevere, conservare, verificare parzialmente e pubblicare le informazioni sugli operatori commerciali che utilizzano i loro servizi.

Infine le piattaforme *online* molto grandi, individuate secondo un parametro quantitativo (numero di destinatari attivi mensili medi del servizio nell'Unione pari o superiore a 45 milioni) sono obbligate a condurre una valutazione dei rischi sistemici causati da o relativi al funzionamento e all'uso dei loro servizi e ad adottare misure ragionevoli ed efficaci volte a mitigare tali rischi, sottoponendosi altresì a un audit esterno e indipendente.

Tali rischi comprendono: *a)* la diffusione di contenuti illegali tramite i loro servizi; *b)* effetti negativi per l'esercizio dei diritti fondamentali al rispetto della vita privata e familiare e alla libertà di espressione e di informazione, del diritto alla non discriminazione e dei diritti del minore; *c)* la manipolazione intenzionale del servizio, anche mediante un uso non autentico o uno sfruttamento automatizzato del servizio, con ripercussioni negative, effettive o prevedibili, sulla tutela della salute pubblica, dei minori, del dibattito civico, o con effetti reali o prevedibili sui processi elettorali e sulla sicurezza pubblica.

Il regolamento impone loro di adottare misure di attenuazione ragionevoli, proporzionate ed efficaci, adattate ai rischi sistemici specifici individuati, precisando una serie di rimedi in un elenco non esaustivo.

Le misure indicate includono, tra l'altro: l'adeguamento dei sistemi di moderazione dei contenuti o di raccomandazione dei loro processi decisionali, delle caratteristiche o del funzionamento dei loro servizi, o delle loro condizioni generali; la limitazione della visualizzazione della pubblicità associata al servizio da esse prestato; il rafforzamento dei processi interni o della vigilanza sulle loro attività, in particolare per quanto riguarda il rilevamento dei rischi sistemici.

Sono altresì previste alcune disposizioni trasversali in materia di doveri di diligenza, tra i quali il quadro per l'elaborazione di codici di condotta e il quadro per l'elaborazione di codici di condotta specifici per la pubblicità *online*.

Il regolamento stabilisce un quadro articolato relativo alla sorveglianza del rispetto del regime in esso contenuto. In particolare, gli Stati membri devono designare una o più autorità competenti incaricate dell'applicazione e dell'esecuzione del regolamento, individuando (se sono più di una) tra di esse il coordinatore dei servizi digitali, responsabile, tra l'altro, del coordinamento a livello nazionale e dell'applicazione ed esecuzione efficace e coerente della normativa in tutta l'Unione. I coordinatori dei servizi digitali sono organismi indipendenti, tenuti a svolgere i loro compiti in modo imparziale, trasparente e tempestivo; essi non devono subire alcuna influenza esterna, diretta o indiretta, e non sollecitano né accettano istruzioni da altre autorità pubbliche o da privati.

Con riguardo a tale profilo, potrebbe essere opportuno acquisire l'orientamento del Governo circa la designazione dell'autorità nazionale, che dovrà svolgere funzioni di coordinatore.

Fa poi presente che gli Stati membri in cui si trova lo stabilimento principale del *provider* sono competenti per l'applicazione del regolamento. In assenza di tale collegamento, la giurisdizione spetta allo Stato in cui risiede o è stabilito il rappresentante legale del prestatore di servizi. Qualora tale *provider* abbia omesso la nomina di tale rappresentante, la giurisdizione è attribuita a tutti gli Stati membri.

Il regolamento fissa le soglie massime entro le quali gli Stati membri devono stabilire le norme relative alle sanzioni che i *coordinator* applicheranno per le violazioni degli obblighi dei fornitori di servizi di intermediazione. In particolare, l'importo massimo delle sanzioni irrogate in caso di inosservanza degli obblighi stabiliti dal regolamento non supera il 6 per cento del reddito o del fatturato annuo del *provider*. La soglia si abbassa all'1 per cento in caso di comunicazione di informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti, di mancata risposta o rettifica di informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti e di inosservanza dell'obbligo di sottoporsi

a un'ispezione *in loco*. L'importo massimo giornaliero delle penalità di mora non supera il 5 per cento del fatturato giornaliero medio del prestatore di servizi intermediari interessato nell'esercizio finanziario precedente, calcolato a decorrere dalla data specificata nella decisione in questione.

Il nuovo regime prevede una vigilanza rafforzata in relazione alle piattaforme *online* di dimensioni molto grandi, nel caso in cui tali soggetti violino gli obblighi supplementari a loro carico. Ciò prevede, tra l'altro, un intervento più incisivo della Commissione europea, la quale può svolgere indagini, anche tramite richieste di informazioni, audizioni e ispezioni *in loco*, adottare misure provvisorie, rendere vincolanti gli impegni di tali piattaforme. Ove accerti la violazione degli obblighi a loro carico la Commissione può adottare sanzioni pecuniarie e penalità di mora sostanzialmente analoghe rispetto a quelle che gli Stati membri stabiliscono nell'ambito dei poteri dei coordinatori dei servizi digitali rispetto ai procedimenti da loro istruiti.

I profili del nuovo regime sui quali sarebbe opportuno un approfondimento attengono anzitutto al coordinamento con il contesto normativo europeo e nazionale in cui interviene, spesso regolato tramite direttive che trovano un recepimento non del tutto armonizzato a livello nazionale.

Sarebbe inoltre opportuno approfondire l'articolato assetto in materia di vigilanza sulle grandi piattaforme *online*, che sembra coinvolgere sia la figura del coordinatore nazionale, sia la Commissione europea, ambito in cui il regolamento non sembra definire in modo esaustivo i profili di coordinamento ed eventuali riparti di competenze tra il livello nazionale e quello europeo. In tal senso appare pertanto opportuno un approfondimento, con particolare riferimento all'esercizio del potere sanzionatorio nei confronti di tale cerchia più ristretta di soggetti intermediari *online*.

Segnala che la proposta di regolamento è all'esame del Gruppo di lavoro sulla competitività e crescita del Consiglio

dell'UE. Fa altresì presente che l'esame dell'atto risulta concluso da alcuni Parlamenti nazionali, tra i quali segnala il parere del *Bundesrat* tedesco che solleva alcuni rilievi in relazione al rispetto del principio di sussidiarietà, laddove reputa in sostanza maggiormente idonea la forma giuridica della direttiva per regolamentare la nuova disciplina.

In conclusione, in considerazione della rilevanza dell'atto al nostro esame, si riserva di presentare una proposta di documento conclusivo in esito al dibattito in Commissione, anche tenendo conto dell'evoluzione dell'*iter* di esame presso le

istituzioni europee, proponendo altresì lo svolgimento di un selezionato ciclo di audizioni.

**La seduta termina alle 10.15.**

**AVVERTENZA**

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati svolti:

*Proposta di Regolamento relativo a mercati equi e contendibili nel settore digitale (legge sui mercati digitali).*

*COM(2020) 842 final.*

ALLEGATO

**7-00650 Paita: Iniziative per l'avvio dell'attività di Italia Trasporto Aereo SpA.****NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

il decreto-legge n. 34 del 2020, novellando l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, ha disciplinato in dettaglio la costituzione di una nuova società di trasporto aereo, controllata direttamente dallo Stato o da società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta. Successivamente il decreto-legge n. 104 del 2020 ha precisato che l'esercizio dell'attività da parte della stessa è subordinato alle valutazioni della Commissione europea;

il decreto ministeriale di costituzione della nuova società (denominata Italia Trasporto Aereo – ITA spa) è stato firmato il 9 ottobre 2020, ed è stato registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2020;

a seguito della costituzione della società è stato predisposto e sottoposto alla valutazione delle Commissioni parlamentari competenti il Piano industriale di ITA sul quale la IX Commissione Trasporti ha votato, dopo un ampio approfondimento, il proprio parere il 17 marzo 2021;

l'obiettivo ragionevole della nuova compagnia aerea, delineato nel Piano, era quello di iniziare ad operare in modo da poter beneficiare del presumibile miglioramento degli scenari di domanda, anche collegato ad un contestuale miglioramento della situazione epidemiologica e alla implementazione della campagna vaccinale contro il COVID-19, che si sarebbe dovuto verificare nel periodo estivo;

d'altro canto, l'amministrazione straordinaria delle società del gruppo Alitalia ha dato conto, nel corso dell'audizione

svolta presso la IX Commissione Trasporti il 20 aprile 2021, della situazione delle società, segnalando l'importanza dell'ottenimento dei ristori da riconoscere alle stesse in ragione delle perdite economiche dipendenti dall'epidemia da COVID-19;

con riferimento a entrambe queste problematiche è da tempo aperta un'interlocuzione tra il Governo e la Commissione europea;

pur troppo, il protrarsi di tale trattativa, al di là del merito delle questioni che vengono discusse, è di per sé cagione di un grave pregiudizio per il nostro Paese, perché rischia di privarlo di un *asset* fondamentale per la ripartenza del turismo, leva fondamentale di ripresa economica, e perché a fronte di un impegno di ingenti risorse pubbliche si rischia di perdere quote di mercato a vantaggio dei concorrenti;

come ha ricordato, da ultimo, anche l'amministratore delegato di ITA nel corso dell'audizione del 27 aprile 2021, le società in amministrazione straordinaria non si sono trovate nelle condizioni di corrispondere lo stipendio del mese di aprile ai propri lavoratori;

allo stesso tempo il ritardo nell'avvio della nuova compagnia potrebbe indebolirne la strategia anche a fronte dell'adozione di aggressive iniziative commerciali da parte dei concorrenti (in particolare di diverse compagnie *low cost*) volte ad assicurarsi spazi più ampi in un mercato importante e, proprio per le ragioni sopra indicate, poco presidiato, fino a comportare, se il ritardo dovesse protrarsi, la parziale compromissione degli obiettivi del Piano;

l'ampio stanziamento di risorse pubbliche fin qui operato impone di addive-

nire ad una conclusione positiva con la partenza di una compagnia nazionale, assicurando l'equilibrio economico-finanziario della stessa ed evitando il versamento di ulteriori contributi pubblici;

appare pertanto indispensabile un rapido avvio della nuova compagnia aerea, quanto meno a partire da luglio, fermo restando che è necessario, al fine di consentire tale avvio, procedere immediatamente allo sblocco dell'attività commerciale di *ticketing*;

auspicando il raggiungimento di un accordo con le istituzioni europee e garantendo al Governo tutto il supporto nella trattativa, appare comunque necessario che si assicuri alla nuova compagnia di poter avviare la propria attività nei

tempi ormai improcrastinabili sopra indicati,

impegna il Governo:

a valutare la sussistenza dei presupposti per definire con la Commissione europea un accordo che possa rispondere alle esigenze che il Governo ha delineato con la decisione di costituire una nuova compagnia aerea;

ad assumere comunque, tenuto conto delle interlocuzioni con la Commissione europea, tutte le iniziative necessarie a consentire che Ita spa possa avviare la propria attività entro luglio 2021:

a mettere in campo tutti gli strumenti necessari per la salvaguardia della forza lavoro ad oggi presente in Alitalia.

(8-00117) « Paita, Scagliusi, Rixi, Gariglio, Tasso, Sozzani, Nobili, Silvestroni ».