

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE. Atto n. 101 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	125
ALLEGATO (<i>Nuova proposta di parere del relatore</i>)	140

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Libro Bianco sull'intelligenza artificiale – Un approccio europeo all'eccellenza e alla fiducia (COM(2020)65 final).	
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una strategia europea per i dati (COM(2020)66 final).	
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Plasmare il futuro digitale dell'Europa (COM(2020)67 final) (<i>Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio</i>)	128
Programma di lavoro della Commissione per il 2020 – Un'Unione più ambiziosa (COM(2020)37 final).	
Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2020 (Doc. LXXXVI, n. 3) (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame congiunto e rinvio</i>)	135
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	139

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 20 maggio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 12.05.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005,

n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE.

Atto n. 101.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo, rinviato nella seduta del 13 maggio 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 13 maggio il relatore ha presentato una proposta di

parere con condizioni ed osservazioni, sulla quale si è aperto il dibattito.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, alla luce della discussione fin qui svoltasi e degli opportuni approfondimenti, illustra una nuova proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni sul provvedimento in esame (*vedi allegato*).

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI esprime un orientamento favorevole sulla nuova proposta di parere illustrata dal relatore.

Edoardo RIXI (LEGA) svolge alcune considerazioni relative alla nuova proposta di parere del relatore, osservando che sono state apportate alcune modifiche rispetto alla proposta di parere illustrata nella precedente seduta sulle quali richiede chiarimenti.

In particolare, rileva come sia stata espunta la condizione che riguardava l'autocertificazione per l'immatricolazione delle unità da diporto.

Con riferimento alla condizione n. 3) della proposta di parere, ritiene che sia di difficile lettura soprattutto il comma 4 del nuovo articolo 47 in materia di contratto di noleggio. Al riguardo ritiene che la norma si presti ad ingenerare dubbi in sede applicativa, ricordando altresì che il noleggio a cabina già praticato nel settore.

In ordine alle osservazioni contenute nella proposta di parere, esprime alcune perplessità, in particolare sulla formulazione della lettera *b*), concernente la previsione di programmi semplificati di apprendimento, di cui non comprende l'effettiva portata, nonché della lettera *e*), nella quale si prevede che l'istruttore di vela debba essere in possesso da almeno cinque anni di patente nautica. Sul punto si chiede se tale previsione risponda effettivamente all'obiettivo di assicurare un'adeguata professionalità e preparazione degli istruttori di vela, ritenendo più opportuno fare riferimento, anziché al mero possesso della patente per un determinato periodo, al totale di ore annuali di effettivo esercizio dell'attività nautica.

Marco SILVESTRONI (FDI), nel condividere le osservazioni svolte dal collega Rixi sul nuovo articolo 47, si chiede se non sia opportuno prevedere l'inserimento di un ulteriore comma 5, al fine di agevolare il settore e di semplificare la normativa applicabile per l'assunzione del personale dell'equipaggio e per la conduzione dell'unità da diporto, prevedendo l'applicazione, nei casi di noleggio di unità da diporto, delle disposizioni sul noleggio occasionale, con esclusione dei maggiori oneri previsti per il noleggio commerciale non svolto tramite unità da diporto.

Analogamente, con riferimento alla osservazione di cui lettera *d*) della proposta di parere in materia noleggio escursionistico, ritiene opportuno l'esclusione degli obblighi previsti nel noleggio di unità commerciali riguardo alla contrattualizzazione dell'equipaggio.

Davide GARIGLIO (PD) ripercorre in sintesi l'attività svolta dalla Commissione al fine di giungere all'elaborazione di un parere sul provvedimento in esame. In particolare, ricorda che il gruppo del Partito democratico, concordando sull'opportunità di giungere all'elaborazione di un parere ampiamente condiviso, nella scorsa seduta si è reso disponibile ad un rinvio della seduta al fine di svolgere gli approfondimenti necessari.

Rileva con rammarico come nella nuova proposta di parere sia stata eliminata la condizione che prevedeva la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà con sottoscrizione autenticata da notaio o da altro pubblico ufficiale autorizzato per l'iscrizione nel nuovo registro telematico delle imbarcazioni da diporto di un'unità da diporto di propria costruzione, condizione volta a superare un errore contenuto nello schema di decreto in esame. Osserva come spesso la forma sia anche sostanza e sottolinea che la norma introdotta dalla condizione prevedeva la stessa disciplina vigente per le immatricolazioni 'a chilometro zero' delle auto, per le quali, a fini di certezza del diritto, è prevista la sottoscrizione auten-

ticata da notaio o anche da altro pubblico ufficiale che vi provvede gratuitamente.

Più in generale, osserva che le disposizioni vigenti del codice civile in materia di trascrizione, e in particolare gli articoli 2657 e 2683, prevedono alcune fattispecie tipizzate nonché specifiche modalità formali che il decreto correttivo in esame sembra voler superare senza peraltro prevedere una espressa modifica al riguardo. Ritiene che tale scelta del Governo sia frutto di un errore che potrebbe certamente ingenerare incertezza tra gli operatori del diritto se non addirittura antitesi tra le norme vigenti. Al riguardo non comprende appieno le ragioni di voler introdurre una normativa speciale per la trascrizione e l'immatricolazione relativa alle imbarcazioni.

Riferisce altresì, senza nascondere il proprio disappunto, il contenuto di una nota interna al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui è venuto a conoscenza, in cui si chiede espressamente la modifica della proposta di parere elaborata dal relatore e presentata nell'ultima seduta svolta dalla Commissione. Ribadisce pertanto che il governo laddove voglia modificare il regime di pubblicità delle immatricolazioni debba fare una scelta precisa che riduca le possibilità di antinomia tra le discipline vigenti.

Auspicando infine che su tali profili problematici il governo possa esprimere un orientamento chiaro.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, nel ritenere che sui profili problematici riferiti dal collega Gariglio siano stati già forniti gli opportuni chiarimenti, ricorda che il provvedimento in esame ha avuto un lungo *iter*, ritardato dall'attesa per il parere del Consiglio di Stato che è stato inviato al Parlamento solo recentemente.

Ritiene che la soppressione della condizione presente nella precedente proposta di parere in materia di dichiarazione sostitutiva di notorietà non cambi il fatto che sia proprio il decreto correttivo ad introdurre l'istituto della autocertificazione allo scopo di semplificare gli adempimenti amministrativi a carico degli

utenti. Rileva in proposito come il Consiglio di Stato nel parere di competenza si sia limitato a richiedere di specificare il contenuto dello stato che si va a dichiarare con la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, senza richiedere la sottoscrizione autenticata da notaio. Ribadisce dunque l'intenzione del gruppo del Movimento 5 stelle di mantenere la proposta di parere così come rielaborata, ritenendo l'obiettivo della semplificazione un obiettivo primario da raggiungere, anche al fine di favorire la ripresa di un settore strategico duramente colpito dall'emergenza sanitaria.

Con riferimento ai rilievi del collega Rixi, ritiene che l'attuale formulazione del comma 4 del nuovo articolo 47 sul noleggi non sia affatto ridondante e suscettibile di dubbia interpretazione. In relazione alla osservazione di cui alla lettera *b*), segnala che essa riguarda le patenti D e quindi patenti semplificate.

Con riguardo ai rilievi del collega Silvestroni, concorda sull'opportunità di inserire una specifica osservazione nella proposta di parere.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) chiede alla presidenza una breve sospensione della seduta, al fine di consentire un confronto fra i rappresentanti dei gruppi.

La seduta, sospesa alle 12.45, è ripresa alle 13.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, alla luce delle interlocuzioni svolte con i rappresentanti dei gruppi ritiene opportuno chiedere che la Commissione disponga di un ulteriore lasso di tempo, al fine di approfondire i nuovi profili problematici emersi nella seduta odierna.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.05.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 20 maggio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 13.05.

Libro Bianco sull'intelligenza artificiale – Un approccio europeo all'eccellenza e alla fiducia (COM(2020)65 final).

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una strategia europea per i dati (COM(2020)66 final).

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Plasmare il futuro digitale dell'Europa (COM(2020)67 final).

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

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) riferisce che la Commissione avvia oggi l'esame congiunto di tre documenti con i quali la Commissione europea delinea quella che a suo giudizio dovrebbe costituire la direzione di marcia che l'Europa dovrebbe intraprendere in due settori che si collocano alla frontiera tecnologica: il digitale e l'intelligenza artificiale. Si tratta di una occasione pressoché unica per svolgere un approfondito confronto per diverse ragioni.

In primo luogo, per l'oggettivo rilievo che questi settori stanno assumendo e soprattutto potranno assumere nei prossimi anni sotto il profilo dell'evoluzione dei sistemi produttivi e della organizzazione della vita quotidiana.

In secondo luogo, per la centralità che a queste tematiche la nuova Commissione europea intende attribuire nell'ambito del suo programma di lavoro, centralità riba-

data anche recentemente dalla Presidente della Commissione europea, von der Leyen, nel preannunciare l'intenzione della Commissione stessa di presentare a breve un nuovo progetto di quadro finanziario pluriennale che aumenti significativamente le disponibilità per fronteggiare la pandemia COVID 19, ma anche per perseguire con maggiore forza politiche fortemente innovative con l'obiettivo di promuovere la conversione delle economie europee verso il digitale.

In terzo luogo, perché l'ampiezza e la trasversalità dei documenti presentati dalla Commissione europea e che sono all'esame della Commissione consente una discussione ad ampio spettro che non trascuri nessuno dei problemi che tematiche di questo tipo pongono: da quelli squisitamente industriali e commerciali a quelli finanziari, da quelli relativi alla individuazione degli strumenti idonei a realizzare una migliore organizzazione della ricerca e delle modalità applicative a quelli connessi alla tutela dei diritti degli utenti e della loro *privacy* o ai progressi che possono essere compiuti dalle pubbliche amministrazioni mediante l'adozione di nuove e più avanzate tecnologie e metodologie di lavoro.

Come spesso accade, l'approccio adottato dalle istituzioni europee nel porre all'attenzione non soltanto delle altre istituzioni ma anche della generalità dei cittadini tematiche di ampia portata offre innegabili vantaggi, specie per un Paese come il nostro che fatica ad affrontare con sistematicità e in maniera non frammentaria questioni di grande complessità, quali quelle oggetto del pacchetto in esame.

Bisogna quindi cogliere l'occasione che viene offerta per verificare in che misura le strategie e le priorità delineate nei documenti presentati dalla Commissione europea corrispondono agli interessi del nostro Paese e quali aspetti occorre approfondire ulteriormente per recuperare, anche grazie all'azione svolta a livello europeo, i ritardi che anche su questo fronte l'Italia registra rispetto ai partner più avanzati. Ritardi che sono emersi,

spesso in termini acuti, nella attuale situazione di emergenza determinata dalla pandemia COVID-19, che ha imposto di fare ricorso in misura massiccia allo *smart working* così come alla didattica a distanza, per i quali il Paese nel suo complesso è risultato solo parzialmente attrezzato.

Il pacchetto, in sostanza, contempla un ampio spettro di iniziative in ogni settore, dal potenziamento della connettività e del rapporto tra cittadini e pubbliche amministrazioni, a nuove misure per supportare la competitività del sistema delle imprese e per migliorare le competenze digitali degli europei. La strategia per i dati propone la creazione di un *cloud* europeo per competere a livello internazionale nei *big data* e il Libro bianco indica strumenti e orientamenti per rendere accessibile a industrie, ma anche a PMI e pubblica amministrazione l'Intelligenza artificiale.

Merita anzi tutto sottolineare l'ambizione che giustamente ispira il pacchetto: si tratta di lavorare per assicurare all'UE sovranità digitale, attraverso lo sviluppo di tecnologie e infrastrutture, reti e capacità digitali europee per ridurre la dipendenza nella fornitura di tecnologie da paesi extraeuropei e recuperare il ritardo che ancora la separa da *competitor* come Stati Uniti e Cina. Dipendenza che pone evidenti problemi non soltanto di *gap* competitivo ma anche sotto il profilo della sicurezza dei dati.

L'UE deve, quindi, fare tutto il possibile per partecipare al processo di progressivo sviluppo della digitalizzazione da protagonista e non da comprimaria.

Ciò richiede, in primo luogo, un salto di qualità per quanto concerne l'impiego di risorse da destinare a questi settori di punta nell'ambito della ricerca e dello sviluppo: da questo punto di vista, i volumi di spesa e il rapporto in termini percentuali rispetto al PIL degli investimenti in ricerca e sviluppo in Europa restano ancora bassi se comparati con quello degli Stati Uniti e della Cina.

Secondo la Commissione europea, il settore digitale nel suo complesso contri-

buisce al PIL dell'UE per l'1,7 per cento, della Cina per il 2,2 per cento e degli USA per il 3,3 per cento.

Ulteriori ricerche stimano che la dimensione dell'economia digitale possa variare dal 4,5 al 15,5 per cento del PIL mondiale a seconda degli indicatori considerati (produttività, valore aggiunto, occupazione, scambi commerciali, etc.).

Stati Uniti e Cina concentrano il 75 per cento di tutti i brevetti relativi alle tecnologie *blockchain*, il 50 per cento della spesa globale per l'*Internet of Things* e oltre il 75 per cento del mercato mondiale per il *cloud computing* pubblico. Stati Uniti e Cina detengono anche il 90 per cento del valore di capitalizzazione di mercato delle 70 maggiori piattaforme digitali del mondo a fronte di una quota del 4 per cento dell'Europa.

Sette grandi piattaforme (Microsoft, Apple, Amazon, Google, Facebook, Tencent, Alibaba) rappresentano i due terzi del valore totale di mercato (Unctad, *Digital economy report*, 2019).

Perdura, secondo la Banca europea degli investimenti, il ritardo delle imprese europee nell'utilizzo di nuove tecnologie. Il divario tra Unione europea (74 per cento) e Stati Uniti (83 per cento) nell'adozione di strumenti come la stampa 3D, la robotica avanzata, automazione di routine e contenuti digitali, interessa in particolare le imprese operanti nel settore dei servizi.

La Commissione europea stima in 65 miliardi di euro all'anno il fabbisogno dell'UE per le sole infrastrutture e reti digitali e calcola che riforme e investimenti a favore dell'innovazione tecnologica potrebbero generare entro il 2030 fino al 14 per cento di crescita supplementare cumulativa del PIL. Secondo i suoi calcoli, accelerare gli interventi già dal 2022 potrebbe portare ad un ulteriore aumento del PIL del 3,2 per cento (Mc Kinsey Global Institute, *Shaping the digital transformation*, studio per la Commissione europea, in corso di pubblicazione).

Nelle proposte a suo tempo presentate dalla Commissione europea sul prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'Unione europea per il periodo 2021-2027,

veniva prospettato un consistente incremento delle risorse che si intendono destinare ad alcuni settori considerati ad alto valore aggiunto europeo, tra cui ricerca, innovazione e agenda digitale. In particolare, si prevede l'istituzione di un nuovo programma Europa digitale, che dovrebbe sostenere progetti strategici in settori di punta: l'intelligenza artificiale, i supercomputer, la cybersicurezza o la digitalizzazione dell'industria e le competenze digitali; una quota rilevante di risorse dell'ambito del programma europeo di ricerca Orizzonte Europa e del fondo InvestEU (successore del FEIS) sarebbe finalizzata alla ricerca, all'innovazione e alla digitalizzazione;

Le risorse indicate dovrebbero trovare ulteriore incremento nell'ambito delle proposte aggiornate che la Commissione europea si accinge a presentare sul quadro finanziario pluriennale (QFP): l'obiettivo prioritario della nuova proposta è di realizzare ingenti investimenti per far fronte alla più grave recessione dal secondo dopoguerra quale è quella provocata dal COVID-19. La nuova proposta dovrebbe in particolare porre l'accento sulle iniziative più innovative delineate dalla Commissione europea, il *Green new deal* e lo sviluppo del digitale che dovrebbero, quindi, avvalersi di ulteriori e più consistenti finanziamenti, in particolare a valere sulle risorse di InvestEU.

Un impegno importante da parte della Commissione europea su questo fronte può risultare particolarmente utile all'Italia che purtroppo si colloca in una posizione di ritardo all'interno dell'UE: l'Italia figura, infatti, al 24° posto fra i 28 Stati membri dell'Ue nell'Indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI, *digital economy and society index*) della Commissione europea per il 2019.

Il quadro oggettivamente preoccupante della situazione del nostro Paese è confermato dall'IMD *World Digital Competitiveness Ranking*, che misura la competitività digitale analizzando competenze e capacità di adottare le nuove tecnologie come fattore di crescita economica e sociale in 63 paesi. L'Italia figura al 41°

posto, la Germania al 17°, l'Irlanda al 19°, la Francia al 24° e la Spagna al 28°.

Per quanto concerne specificamente le infrastrutture, la Commissione conferma l'obiettivo di mettere a disposizione di tutti i cittadini europei entro il 2025, anche nelle zone periferiche e rurali, una connettività *internet* basata sulla banda larga ultra veloce (almeno 100 Mbps potenziabile a velocità Gigabit). Per garantire la connettività Gigabit, assicurata da infrastrutture 5G e in fibra ottica, ritiene necessari investimenti a livello dell'UE, nazionale, regionale e privato che intende mobilitare attraverso i programmi di finanziamento Europa digitale, il Meccanismo per collegare l'Europa, Orizzonte Europa e il programma spaziale. Inoltre, prospetta la possibile revisione della direttiva (2014/61/UE) sui costi della banda larga.

La Commissione intende quindi aggiornare il piano d'azione per il 5G, per estenderlo alla preparazione per il 6G ed un nuovo programma in materia di spettro radio, oltre alla realizzazione di corridoi 5G per la mobilità connessa e automatizzata, compresi i corridoi ferroviari.

Secondo l'indice DESI 2019 la connettività resta insufficiente, nella media UE, per far fronte alla crescente domanda di banda larga veloce e ultraveloce. Il 60 per cento delle famiglie europee ha accesso alla connettività ultraveloce di almeno 100 megabit per secondo (Mbps) ed è in aumento il numero di abbonamenti alla banda larga. L'Italia si colloca al 19° posto per connettività con una percentuale del 57,6 e con un significativo miglioramento rispetto all'indice DESI del 2018, dovuto anche alla preparazione del 5G. Il superamento della media UE (83 per cento) è stato raggiunto con la copertura della banda larga veloce (NGA), raggiungendo il 90 per cento delle famiglie. Viceversa, nonostante un lieve tasso di crescita, per la banda larga ultraveloce (100 Mbps e oltre) l'Italia si colloca tra i Paesi con maggiore ritardo, con una percentuale di utenti serviti del 24 per cento contro il 60 per cento della media UE (27° posto).

Con riferimento allo specifico aspetto dell'assegnazione dello spettro 5G merita segnalare che l'Italia risulta al secondo posto (60 per cento contro una media europea pari al 14 per cento).

È evidente che su questo fronte sono rimaste irrisolte questioni fondamentali di cui pure a lungo si sta discutendo da tempo: come velocizzare la realizzazione di una rete di banda larga ultraveloce adeguatamente ramificata, che copra l'intero Paese, posto che, al di là del caso specifico delle cosiddette aree a parziale o totale fallimento di mercato, la situazione è assai differenziata nei diversi territori.

In particolare, si tratta di valutare se l'assetto del mercato che si è andato delineando negli scorsi anni, in cui i diversi operatori si muovono in competizione, spesso sovrapponendosi e comunque non in una logica di massimizzazione dell'utilità e della interconnessione degli investimenti effettuali da ciascuno di essi, corrisponda alle concrete esigenze del Paese. Peraltro, nessuno degli operatori sembra disporre di risorse adeguate a completare da solo la rete, per cui resta allo stato ancora non chiaro quali spazi ci siano per un progetto che accorpi in una logica unitaria gli interventi e gli investimenti dai vari *competitor* effettuali in modo da porre il Paese in condizioni di disporre di una rete efficiente, performante e integrata, essenziale anche ai fini dello sviluppo del 5G, in tempi rapidi.

Con la comunicazione quadro Plasmare il futuro digitale dell'Europa (COM(2020) 67), la Commissione europea indica le iniziative che ritiene necessarie a sostenere lo sviluppo tecnologico nei prossimi anni.

Tre sono gli ambiti di intervento individuati:

- 1) migliorare la vita dei cittadini;
- 2) assicurare competitività al mondo delle imprese;
- 3) contribuire ad una società aperta, democratica e sostenibile.

Primo obiettivo indicato dalla comunicazione è il miglioramento della vita quo-

tidiana delle persone, anche utilizzando le tecnologie per interagire con amministrazioni ed erogatori di servizi pubblici.

La Comunicazione pone l'accento sulla necessità di promuovere la trasformazione digitale delle pubbliche amministrazioni in tutta Europa.

Secondo il più recente indice di digitalizzazione dell'economia e della società, DESI 2019, il 64 per cento dei cittadini europei interagisce con la pubblica amministrazione tramite canali *on line* (il 57 per cento nel 2014). Per l'utilizzo dei servizi pubblici digitali, tra cui sanità elettronica ed *e-governance*, i Paesi con i punteggi più elevati sono la Finlandia, Estonia e Paesi Bassi.

L'Italia si colloca al 18° posto; il livello di interazione *on line* tra cittadini e pubblica amministrazione risulta basso rispetto alla media europea (37 per cento).

È evidente che su questo aspetto l'Italia debba fare uno sforzo aggiuntivo, anche aggiornando il progetto SPID. Recentemente sono intervenuti significativi progressi, a partire dalla creazione di PagoPA. Ciò nonostante, le PA italiane faticano ancora molto ad attrezzarsi per garantire i loro servizi ai cittadini/utenti per via digitale e costituisce obiettivamente un fattore di irrazionalità, anche con riferimento all'ottimale utilizzo delle risorse stanziare e di rischio per quanto concerne la sicurezza dei dati trattati, il numero davvero eccessivo di *data center* esistenti su tutto il territorio nazionale.

L'esame dei documenti all'ordine del giorno può essere l'occasione per fare il punto, in primo luogo con il Governo, sulle iniziative da adottare in proposito nel prossimo futuro, anche alla luce della previsione, nell'ambito dei provvedimenti di urgenza recentemente adottati per fronteggiare l'emergenza COVID-19, di nuove misure e risorse destinate allo scopo. Si tratta, in particolare, di capire in che misura aggiornare la strategia di trasformazione digitale per lo sviluppo dell'informatica pubblica italiana.

Fra le ulteriori azioni prefigurate dalla Commissione europea figurano:

una strategia europea in materia di cybersicurezza che dovrebbe comprendere

l'istituzione di un'unità congiunta per la cybersicurezza e la revisione della direttiva cosiddetta NIS sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi;

una strategia di interoperabilità tra gli Stati membri, mirante a favorire i flussi transfrontalieri di dati del settore pubblico;

iniziative per migliorare le condizioni di lavoro degli addetti delle piattaforme *online*;

un nuovo piano d'azione per l'istruzione digitale mirato a promuovere l'alfabetizzazione e il rafforzamento delle competenze digitali in tutti i livelli di istruzione scolastica.

Infine, è prospettata l'elaborazione di un'agenda per le competenze volta a potenziare le conoscenze digitali nel mondo del lavoro e iniziative rivolte ai giovani a inizio carriera.

Secondo l'indice DESI 2019 oltre un terzo della forza lavoro attiva in Europa (43 per cento) non possiede competenze digitali di base e solo il 31 per cento della forza lavoro possiede competenze avanzate nell'uso di *internet*. Allo stesso tempo, è in crescita la domanda di competenze digitali avanzate, come dimostra l'aumento di 2 milioni di occupati delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) degli ultimi 5 anni nell'UE.

Anche sul fronte del capitale umano e delle competenze digitali, l'Italia si colloca in una posizione di ritardo, al 26° posto dell'indice DESI.

Secondo obiettivo della transizione digitale è sostenere la crescita di un mercato unico in cui imprese di ogni dimensione possano competere in condizioni di parità, rafforzare la produttività e competitività a livello mondiale e in cui sia garantita la tutela dei consumatori.

Oltre alla strategia europea per i dati, la Commissione prevede:

la valutazione e l'eventuale riesame della normativa UE in materia di concorrenza per l'era digitale;

un pacchetto di proposte per una nuova strategia industriale che favorisca la transizione ad un'economia pulita, circolare e digitale di industrie e PMI;

l'elaborazione di un quadro normativo per una finanza digitale sicura ed una strategia per un mercato dei pagamenti integrato dell'UE che consenta servizi e soluzioni di pagamento tra gli operatori economici dei diversi Stati membri;

una nuova agenda dei consumatori che ne garantisca i diritti anche nelle transazioni *online*.

Secondo l'indice DESI 2019 sul versante dell'integrazione delle tecnologie digitali da parte delle imprese, cresce nei paesi UE il numero delle imprese che usa servizi *cloud* (il 18 per cento rispetto all'11 per cento del 2014) o *social media* (il 21 per cento) per dialogare con clienti e *partner*, le percentuali più alte si registrano in Irlanda, Paesi Bassi e Belgio. Appare leggermente aumentato il numero di PMI che vendono beni e servizi *on line* (17 per cento) ma meno della metà delle transazioni *on line* ha carattere transfrontaliero.

In questo ambito l'Italia è al 23° posto tra gli Stati membri. Solo il 10 per cento delle PMI effettua vendite *on line*, solo il 6 per cento transfrontaliere e solo l'8 per cento dei loro ricavi proviene dal commercio elettronico. I dati sono peraltro precedenti all'emergenza da COVID-19, durante la quale l'*e-commerce* ha sicuramente segnato un incremento.

Un tema molto delicato cui la Commissione europea dedica opportunamente molta attenzione è quello del trattamento fiscale delle attività digitali. L'obiettivo è affrontare la condizione attuale nella quale alcune imprese detentrici delle principali quote di mercato ottengono la maggior parte dei profitti sul valore creato in un'economia sui dati, potendo spesso beneficiare di una tassazione più favorevole in luoghi diversi da quelli dove operano, con effetti distorsivi sulla concorrenza.

Nel marzo del 2018 l'UE aveva presentato alcune proposte in materia di tassa-

zione digitale con l'intento di imprimere uno slancio alla discussione internazionale ed evitare una frammentazione nella regolamentazione degli Stati membri.

In seguito, sono ripresi i lavori in sede OCSE/G20, tuttora in corso, e le proposte dell'UE sono state momentaneamente accantonate, ed alcuni Stati membri (come Francia, Italia, Austria) hanno nel frattempo adottato soluzioni a livello nazionale.

Il negoziato è basato su due pilastri concernenti, rispettivamente, la riattribuzione degli utili delle imprese digitali e la riforma generale della tassazione internazionale delle società.

La Presidente della Commissione europea, von der Leyen, ha ribadito che i regimi europei e internazionali di imposta sulle società devono essere riformati urgentemente, perché non consoni alle realtà dell'economia globale moderna e non tengono conto dei nuovi modelli di *business* del mondo digitale, e che se entro la fine del 2020 non si sarà trovata una soluzione globale per una tassazione del digitale equa, l'UE dovrà agire da sola.

Terzo obiettivo della comunicazione è garantire l'affidabilità e la sicurezza delle interazioni *on line* secondo il principio per cui ciò che è illecito *off line* deve esserlo anche *on line*. Di qui l'accento sul contrasto della vendita di beni illeciti, pericolosi o contraffatti e della diffusione di contenuti illegali o di informazioni non attendibili o poco trasparenti.

La Commissione intende aumentare la responsabilità delle piattaforme *on line* anche in ordine ai contenuti e ai servizi di informazione, rivedendo le regole per il mercato interno dei servizi digitali. Sarà presentato un piano d'azione per i *media* e l'audiovisivo, per promuovere contenuti di qualità e garantire il pluralismo dell'informazione *on line*.

La Commissione ritiene che cittadini e consumatori, che accedono a numerosi servizi *on line* tramite un processo di autenticazione, dovrebbero avere il controllo dei propri dati e della propria identità. A tal fine intende assicurare ai cittadini europei identità digitali affidabili

estendendo anche al settore privato il regolamento eIDAS (*Electronic Identification and Trust Services Regulation*, Regolamento (UE) n. 910/2014) che ha introdotto un quadro standardizzato per l'accettazione di firme e identità elettroniche.

Tra le ulteriori iniziative figurano: un piano d'azione per la democrazia europea; la promozione di scambio di dati nel settore sanitario con l'adozione di un formato comune europeo per le cartelle cliniche elettroniche e la realizzazione di uno spazio europeo dei dati sanitari che consenta l'accessibilità dei dati sanitari, e interventi di ricerca, diagnostica e trattamento più rapidi.

Con la comunicazione COM(2020)66, la Commissione illustra le iniziative volte alla creazione di un mercato unico europeo dei dati basato su norme di accesso e utilizzo chiare e condivise e su incentivi per l'interoperabilità e scambio transfrontaliero. In tale spazio virtuale si applicherebbero le norme europee che regolamentano la *privacy*, la tutela dei dati personali e il diritto alla concorrenza.

Le azioni previste dalla Commissione si basano sui seguenti pilastri:

a) creazione di un quadro coerente ed omogeneo per l'economia basata sui dati, superando l'attuale situazione contrassegnata da una dannosa frammentazione del mercato interno causata da azioni incoerenti tra i settori e gli Stati membri. In particolare, la Commissione intende finanziare l'istituzione di spazi interoperabili comuni di dati e infrastrutture *cloud* federate che superino gli ostacoli giuridici e tecnici della condivisione tra le organizzazioni;

b) il rafforzamento del diritto alla portabilità per le persone, offrendo loro un maggior controllo su chi può accedere sui dati generati automaticamente e utilizzarli, ed investimenti nelle competenze e nelle PMI;

c) la promozione della realizzazione di spazi comuni europei di dati in settori economici strategici e ambiti di interesse pubblico; sulla base dell'esperienza che si

sta maturando con la comunità scientifica nell'ambito del *cloud* europeo per la scienza aperta, la Commissione sosterrà, inoltre, la creazione dei seguenti nove spazi europei di dati in settori più specifici: dati industriali e manifatturieri, *Green Deal*, dati sulla mobilità, sulla sanità, sulla finanza, sull'energia, sull'agricoltura, sulle pubbliche amministrazioni e sulle competenze. Su quest'ultimo tema anche alcuni partner stanno già attivandosi: in particolare, la Germania ha lanciato il progetto « Gaia X », una infrastruttura *cloud* europea pensata per competere con il potere delle grandi aziende tecnologiche statunitensi e cinesi che coinvolge tra le altre Sap, Deutsche Telekom, Bosch, Siemens, Festo e Deutsche Bank. Al progetto tedesco guardano con interesse la Francia e le aziende francesi.

Anche il Governo italiano, attraverso il Ministero per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, ha affermato la necessità di disporre di un *cloud* nazionale per i dati strategici della pubblica amministrazione attraverso la creazione di un polo strategico nazionale, pubblico-privato, a controllo pubblico. Il Polo si dovrebbe occupare dei dati critici, quelli che rientrano nel perimetro di sicurezza nazionale, e comunque, per i diversi profili di competenza, sarà vigilato dalle varie *Authority* di regolamentazione esistenti.

È bene ricordare che il valore della *data economy* per l'UE a 28 ha superato la soglia di 300 miliardi di euro nel 2018, confermando, nel complesso, la crescita stimata di quasi il 12 per cento rispetto all'anno precedente.

Con il Libro bianco sull'Intelligenza artificiale (COM(2020)65), la Commissione sottolinea in primo luogo la necessità di: promuovere investimenti in ricerca e innovazione; adottare un approccio coordinato a livello di Unione europea; promuovere l'adozione dell'IA da parte delle pubbliche amministrazioni e delle piccole e medie imprese; definire un quadro normativo specifico in materia di sicurezza e responsabilità e tutela dei diritti fondamentali (rispetto dei dati personali, non discriminazione...).

La Commissione pone innanzitutto in risalto l'esigenza di destinare al settore maggiori investimenti, tuttora ampiamente inferiori rispetto ad altre economie internazionali, osservando che nel 2016 in Nord America soggetti pubblici e privati hanno investito complessivamente 12,1 miliardi, in Asia 6,5 miliardi, in Europa 3,2 miliardi.

Tra le proposte del Libro Bianco figurano misure per promuovere le competenze nell'ambito di centri di ricerca e di eccellenza collegati, corsi di laurea, di dottorato e post-dottorato, poli nazionali dell'innovazione digitale. È altresì previsto: il sostegno a *start-up*, innovatori ed imprese ad alto potenziale di crescita tramite il Fondo europeo per gli investimenti, e un progetto di 100 milioni di euro per investimenti innovativi nel campo dell'IA nella prima parte del 2020. Il progetto potrebbe essere ulteriormente potenziato nel 2021 mediante InvestEU e un nuovo partenariato pubblico privato per l'IA, i dati e la robotica nell'ambito di Orizzonte Europa; un piano d'azione per l'adozione di sistemi di IA da parte del settore pubblico, ad esempio nel settore della sanità e dei trasporti.

Infine, viene prospettata la definizione di un quadro normativo nuovo che, sulla base degli orientamenti etici elaborati dal gruppo di esperti di alto livello costituito dalla Commissione, risponda alle nuove questioni poste dall'IA in ambito di sicurezza, responsabilità e tutela dei diritti fondamentali.

Per quanto riguarda la situazione in Italia, nel 2018 solo il 12 per cento delle aziende italiane aveva avviato un progetto di IA, mentre la spesa per lo sviluppo di algoritmi di IA è stata di 85 milioni di euro. In merito all'impatto sull'occupazione, alcune ricerche stimano che nei prossimi 15 anni l'IA potrebbe portare all'automazione di circa 3,6 milioni di posti di lavoro a fronte di un incremento della domanda di posti di lavoro di circa 4,7 milioni per ragioni demografiche, ovvero per l'aumento del numero dei pensionati in rapporto agli occupati.

La rapida rassegna dei vari aspetti su cui insiste il pacchetto di proposte della Commissione europea al nostro esame, per la cui più puntuale illustrazione rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici, evidenzia che ci troviamo di fronte ad una vera e propria strategia organica.

Ciò costituisce una forte sollecitazione anche per l'Italia che su queste tematiche, visti i ritardi e le difficoltà cui sommariamente ha fatto riferimento, è chiamato a realizzare uno sforzo aggiuntivo per delineare un percorso coerente e organico che consenta di razionalizzare una situazione contrassegnata, sotto troppi profili, da una eccessiva frammentazione che comporta, tra le altre cose, un utilizzo delle risorse disponibili poco efficiente.

Stante l'importanza delle materie trattate, per un esame più approfondito dei documenti propone alla Commissione di svolgere un breve ciclo di audizioni di interlocutori qualificati.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

Programma di lavoro della Commissione per il 2020
– Un'Unione più ambiziosa (COM(2020)37 final).

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2020 (Doc. LXXXVI, n. 3).

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti.

Carlo Ugo DE GIROLAMO (M5S), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad esaminare la relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2020 (Doc. LXXXVI, n. 3) e il Programma di lavoro della Commissione per il 2020 – Un'Unione più ambiziosa (COM(2020)37 final).

Preliminarmente segnala che la relazione programmatica, così come il programma di lavoro della Commissione, sono stati presentati precedentemente alla crisi causata dalla pandemia prodotta dal COVID-19 e, pertanto diversi profili (si pensi solo alle politiche di bilancio) dovranno essere oggetto di una profonda ed inevitabile revisione dettata dalla nuova realtà, che troverà probabilmente concretizzazione in un nuovo documento.

Nel programma di lavoro, attualmente all'esame, non mancano tuttavia profili di interesse, essendo dedicata grande attenzione da un lato al *green deal* europeo dall'altro alla trasformazione digitale. Pur rinviando alla lettura del testo e alla documentazione a disposizione per un approfondimento delle iniziative descritte nel documento, segnala alcune delle iniziative di cui la Commissione dà conto tra le quali, innanzitutto, la strategia complessiva per l'era digitale, la strategia in materia di dati non personali e il libro bianco sull'intelligenza artificiale dei quali nella seduta odierna è stato avviato l'esame, cui si accompagnerà anche una normativa di riferimento. Accanto a questi interventi, si segnala l'intendimento di elaborare misure legislative per standardizzare i dispositivi di ricarica dei cellulari e di altri dispositivi con l'obiettivo di ridurre i rifiuti elettronici (previsto nel 3° trimestre 2020). Inoltre tra le iniziative programmate vi è anche la revisione della direttiva sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi (4° trimestre 2020) e l'idea di presentare un piano d'azione aggiornato per l'istruzione digitale.

Passando ora all'esame della relazione programmatica per il 2020, essa si apre con una breve premessa del ministro, in cui si individuano le principali sfide che la nuova Commissione europea, sotto la guida della presidente Von der Leyen, ha voluto assumere in via prioritaria. Il testo della relazione è, inoltre, preceduto da una sintesi, che enuclea le singole posizioni e azioni che il Governo intende concretamente portare avanti, in relazione a ciascuno dei settori delle politiche dell'Unione europea. Si tratta di un utile stru-

mento di lettura, introdotto per la prima volta con la Relazione programmatica dello scorso anno, che consente al Parlamento di svolgere più agevolmente il suo compito istituzionale di indirizzo e controllo sulla linea politica del Governo nei rapporti dell'Italia con l'Unione europea.

A seguire, il corpo della Relazione programmatica è strutturato, come di consueto, in cinque parti. Completano il testo due appendici in cui si riportano il Programma del Trio di Presidenze del Consiglio dell'Unione europea rumena, finlandese e croata, e un prospetto dedicato alle risorse del bilancio dell'Unione europea per il 2020, seguite dall'elenco degli acronimi.

Passando all'esame dei profili di competenza della Commissione, per quanto riguarda gli aspetti concernenti il settore dei trasporti, esaurita l'attività di consolidamento della normativa europea nel settore ferroviario, la relazione programmatica fa riferimento al settore del trasporto stradale, aereo, marittimo e della navigazione interna ed intermodale, oltre che ad alcuni profili di carattere generale riguardanti la revisione delle reti TEN-T e del Meccanismo per collegare l'Europa.

A questo proposito assai rilevante appare la strategia annunciata dal Governo in materia di riforma delle reti europee di trasporto TEN-T. Il Governo dà in particolare conto delle attività in corso propeedeutiche alla revisione del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, alla luce delle future nuove sfide economiche, politiche, tecnologiche e sociali ed a seguito dei negoziati in risposta all'uscita del Regno Unito dall'Unione europea. La Commissione europea ha infatti deciso di anticipare tale processo di revisione al 2021, per affrontare temi quali le norme e i requisiti infrastrutturali, gli strumenti di attuazione, i vari aspetti della rete. Tale attività è iniziata nel luglio del 2019, attraverso l'avvio di una consultazione pubblica da parte della Commissione europea, a cui ha partecipato il Governo, tesa alla rivisitazione delle politiche di sviluppo, dei tracciati e dei nodi costituenti

le reti. Obiettivo del Governo sarà incorporare nella rete globale, nella rete centrale e, conseguentemente, nei corridoi, gli assi, i nodi e le tratte considerati prioritari nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, non ancora inclusi nell'assetto esistente. Da tenere in considerazione, anche in ragione del processo sopra ricordato, che nel corso del 2020 è prevista anche l'adozione del nuovo regolamento che stabilisce lo strumento di finanziamento « Meccanismo per collegare l'Europa » per il periodo 2021-2027 (COM(2018)438) – nell'ambito del più ampio contesto del Quadro Finanziario Pluriennale dell'Unione europea – che ha raggiunto un consenso politico parziale a marzo 2019, lasciando aperti temi inerenti la dotazione finanziaria (per i trasporti oggi pari a circa 30,6 miliardi di euro, inclusi 11,3 miliardi provenienti dal Fondo di Coesione al quale l'Italia non risulta eleggibile), alcuni aspetti in tema di Brexit e le condizioni applicabili ai Paesi di Coesione. In relazione a ciò, il Governo sosterrà la posizione secondo la quale è opportuno non solo conservare ma anche incrementare la dotazione finanziaria dello strumento « Meccanismo per Collegare l'Europa », soprattutto sotto la forma di finanziamenti a fondo perduto, per le molteplici finalità d'uso dello stesso ivi inclusi programmi di spesa per la sicurezza delle infrastrutture.

Pertanto nell'ambito delle politiche di coesione sostenute con il Fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR), con riferimento ai grandi progetti infrastrutturali, coerentemente con quanto previsto dalla Programmazione 2014-2020, il PON Infrastrutture e Reti 2021-2027 potrebbe consentire la destinazione di risorse per il completamento delle direttrici TEN-T, mediante il finanziamento di interventi ricompresi all'interno di due progetti prioritari per il tessuto trasportistico del Mezzogiorno, quali la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari e la velocizzazione della linea ferroviaria Messina-Catania-Palermo, che, considerati i termini temporali di eleggibilità delle spese

del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, non sono finanziabili nel periodo di programmazione 2014-2020.

Con riferimento al trasporto stradale, gran parte degli interventi concernono il settore dell'autotrasporto di merci. Nel rinviare al documento per l'esame di tutte le questioni ivi considerate, si richiama l'attenzione della Commissione su alcune delle problematiche di maggiore interesse.

Innanzitutto il Governo segnala che, in ordine alla proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture [COM(2017) 275] (cosiddetta « Eurovignette »), sosterrà l'abolizione dei sistemi di tariffazione basati sul tempo, favorendo i sistemi basati sulla distanza percorsa e supporterà l'estensione di alcune disposizioni anche ad altre tipologie di veicoli (quali veicoli leggeri ed auto per trasporto passeggeri).

Il Governo continuerà a seguire anche le attività negoziali riguardanti la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci [COM(2018) 279].

Inoltre, sempre nel settore dell'autotrasporto, il Governo dà conto della propria posizione su un pacchetto di riforme relative a importanti regolamenti europei sulla materia rispetto alle quali sono in corso negoziati. Si tratta dei Regolamenti n. 1071/2009 (accesso alla professione di trasportatore su strada), n. 1072/2009 (accesso al mercato del trasporto di merci su strada in ambito UE), n. 561/2006 e 165/2014 (normativa sui tempi di guida e riposo nel settore del trasporto stradale e sul tachigrafo) e sulle direttive 2006/22 sui controlli della normativa sociale e sulle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto stradale. Il negoziato sui testi normativi, allo stato, prosegue nella fase dei cosiddetti « triloghi », in cui si punta a raggiungere un'intesa di compromesso, tra le posizioni del Consiglio, del Parlamento e della Commissione europea. Il Governo nel documento segnala alcuni significativi

progressi nel superamento delle criticità connesse ad esempio al « cabotaggio ricorrente » attraverso la previsione di un periodo (cosiddetto « *cooling off* ») di divieto di cabotaggio dopo un periodo di esecuzione e il rafforzamento del requisito di « stabilimento » per contrastare la concorrenza sleale ed evitando la creazione delle cosiddette « *letter box companies* ». Un ulteriore elemento rilevante concerne il divieto di riposo settimanale regolare a bordo e la flessibilità del riferimento del riposo settimanale su cicli di 4 settimane invece delle attuali due, ferme le ore di riposo, introducendo l'obbligo per il datore di lavoro di organizzare l'attività per consentire al conducente il ritorno presso la propria sede (cosiddetto « ritorno a casa »), a seconda, ogni 3-4 settimane. Un ulteriore profilo di notevole rilevanza è legato alla definizione dell'accordo con il Regno Unito a seguito della Brexit, posto che il trasporto di merci tra l'Italia ed il Regno Unito sarà, dopo il periodo transitorio, soggetto a limitazioni. Ove non dovessero essere assicurate a livello dell'Unione europea soluzioni normative certe per il periodo successivo alla scadenza del regolamento 2019/501 il Governo sarà impegnato a tenere aperto anche il canale dei rapporti bilaterali fra Italia e Regno Unito, al fine di perseguire soluzioni idonee ad assicurare la continuità del trasporto merci su strada.

Con riferimento al trasporto marittimo, la relazione programmatica dà conto dell'intendimento del Governo di continuare a sostenere le azioni e le attività necessarie per semplificare gli oneri amministrativi a carico degli operatori marittimi, anche con la prosecuzione dei processi di digitalizzazione delle procedure e dell'impegno a favorire la conversione ecologica del trasporto marittimo, sostenendo l'implementazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (2014/94/UE).

Con riferimento al settore della navigazione interna, il Governo continuerà a seguire le attività di cui al pacchetto politico NAIADES 2 « Verso una naviga-

zione interna di qualità», che costituisce la continuazione del programma NAIA-DES 2006-2013, ed è diretto a favorire la riduzione delle emissioni anche in tale forma di trasporto e alla piattaforma di implementazione PLATINA 2. Infine, saranno monitorate ed implementate nella normativa nazionale le eventuali modifiche alla direttiva 2016/1629/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, recepita con il decreto legislativo n. 114 del 2018, sul cui schema la IX Commissione si è espressa il 1° agosto 2018.

Con riferimento al trasporto aereo, oltre che alla conclusione di alcuni accordi globali e di alcuni negoziati di accordo globale, il Governo, al fine di proseguire nell'attività di partecipazione alla normativa comunitaria ed internazionale, sarà impegnato, tra l'altro, a seguire gli sviluppi della Brexit e a seguire le fasi preparatorie alla formulazione da parte della Commissione europea della nuova proposta sul Cielo Unico Europeo (che avrebbe dovuto essere presumibilmente presentata nel 2020). Quanto agli interventi normativi il Governo parteciperà ai negoziati finalizzati alla revisione del regolamento (CE) 1008/2008 e del regolamento (CE) 261/2004.

Con riguardo al settore delle comunicazioni, la relazione dà conto dell'intendimento di portare avanti le diverse iniziative avviate dal Governo in coerenza con gli obiettivi e i diversi piani d'azione stabiliti in sede europea (Banda Ultralarga, 5G, WiFi, IOT e Intelligenza Artificiale) tese a promuovere gli investimenti innovativi nelle reti ad alta capacità e nei servizi digitali integrati.

Al riguardo primaria importanza riveste l'attività, in corso ormai da anni, per la realizzazione delle infrastrutture a banda ultralarga (Piano BUL) attraverso cofinanziamenti ed incentivi che prevedono l'utilizzo di fondi nazionali ed europei: nel 2020 è previsto l'avvio della fase di copertura delle aree grigie a fallimento tecnologico ed il sostegno alla domanda tramite l'utilizzo di *voucher* per l'utenza. Con

riferimento al 5G, dovrà continuare l'attività di monitoraggio delle sperimentazioni e degli obblighi di servizio e dovranno essere attuate le iniziative necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2025. Inoltre il Governo è impegnato a dare seguito alla liberazione della banda 700 MHz da parte degli operatori di rete radiotelevisiva titolari di diritto d'uso per i canali DVB-T in ambito nazionale e locale ricompresi nella predetta banda e alla contestuale riassegnazione ai medesimi operatori di rete del diritto d'uso per i canali DVB-T ricompresi nella banda 470-694 MHz. Ciò sarà necessario ai fini di un corretto ed equilibrato passaggio delle frequenze agli operatori telefonici che ne hanno acquisito i diritti d'uso a seguito dell'asta per l'assegnazione delle frequenze 5G.

Per quanto riguarda infine l'iniziativa WiFi4EU per la promozione della connettività nelle comunità locali, il Governo dà conto del fatto che proseguiranno in sinergia le iniziative avviate dall'Italia per la costruzione di una rete nazionale federata WiFi che consente di collegarsi con un unico accesso a tutte le reti Wifi pubbliche gestite dalle autorità locali (progetto Piazza WiFi Italia).

Sono inoltre molteplici le iniziative riguardanti l'attuazione del mercato unico digitale, con particolare riferimento al settore del digitale. Il Governo segnala che proseguirà l'attività inerente all'*e-commerce*, con specifico riguardo alla prospettiva di una modifica della direttiva, anche alla luce della giurisprudenza nazionale intervenuta più volte sul tema cruciale della responsabilità degli *host provider* (prestatori di servizi), che ha interpretato in senso restrittivo l'assenza di un obbligo generale di sorveglianza. Il Governo ritiene che sul punto la modifica della direttiva debba essere allineata alle indicazioni giurisprudenziali nazionali ed europee, evitando comunque vincoli impropri per chi opera nel *web*. Il Governo ritiene altresì altamente auspicabile l'introduzione di regole fiscali omogenee in tutti gli Stati membri, per evitare paradossali situazioni di elusione fiscale da parte dei colossi del

web, che si avvalgono degli inaccettabili vantaggi fiscali stabiliti da alcuni dei Paesi membri. Si dovrà quindi dare attuazione al cosiddetto « pacchetto contratti digitali » (direttiva contratti di fornitura di contenuti digitali e di servizi digitali e direttiva contratti di vendita di beni), nonché alle nuove normative afferenti il mercato unico digitale (regolamento piattaforme *on-line*, direttiva *copyright* e direttiva SAT CAB).

Con riferimento alla tecnologia *blockchain*, l'Italia continuerà la collaborazione con l'*European Blockchain Partnership* (partenariato europeo per la *blockchain*) e con la Convenzione MED7 sulla *Blockchain*.

Sulla proposta di regolamento sulla tutela della vita privata nelle comunicazioni elettroniche (regolamento *e-privacy*), in corso di negoziato, si dà conto della contrarietà della posizione italiana al tentativo di accelerazione, nella conclusione del negoziato da parte della presidenza finlandese in ragione delle criticità rilevate. In particolare l'Italia ha sottolineato la sussistenza di criticità con riguardo alle disposizioni sulla conservazione dei dati, che potrebbero pregiudicare la disponibilità di strumenti di indagine nella lotta alla criminalità, alle disposizioni sulle autorità di supervisione e sul meccanismo di cooperazione europea, nonché con riguardo all'assoluta assenza di riferimenti alla tutela nel settore dell'antiterrorismo che rischia di rimettere ogni iniziativa di carattere preventivo unicamente alla redazione, in sede privatistica, di adeguate *policy* da parte dei *provider*.

Con riguardo al settore della cybersicurezza, oltre alla collaborazione con l'A-

genzia europea per la sicurezza delle reti dell'informazione (ENISA) e l'Organizzazione europea per la sicurezza cibernetica (ECISO), il Governo dà conto dell'intenzione di contribuire ai lavori che saranno condotti in ambito UE, sulla base della Raccomandazione (UE) 2019/534, per rafforzare la cybersicurezza delle reti 5G, considerato che molti servizi essenziali dipenderanno da tale tecnologia e che un eventuale malfunzionamento potrebbe avere gravi effetti sulle imprese e cittadini.

Con riferimento infine al cosiddetto *geo-blocking*, è prevista la revisione della normativa (da marzo 2020). Il Governo non prende sul punto specifiche posizioni, segnalando tuttavia che la Commissione europea dovrà valutare se estendere l'ambito di applicazione del regolamento stesso anche ai servizi prestati tramite mezzi elettronici, la cui principale caratteristica consiste nel fornire accesso a opere tutelate dal diritto d'autore o altri beni protetti, inclusa la vendita di opere tutelate dal diritto d'autore o altri beni immateriali protetti.

Alessandro MORELLI, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.50.

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

Mercoledì 20 maggio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.50 alle 14.10.

ALLEGATO

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE (Atto n. 101).

NUOVA PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 2, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE (Atto del governo n. 101);

vista l'intesa sancita in sede di Conferenza unificata in data 1° agosto 2019;

visto il parere del Garante per la protezione dei dati personali espresso il 2 ottobre 2019;

visto il parere del Consiglio di Stato espresso il 26 marzo 2020 e trasmesso alla Commissione il 30 aprile 2020;

considerato che l'articolo 3, comma 1, lettera *b*), dello schema di decreto introduce nel codice della nautica da diporto la definizione di « unità di diporto a controllo remoto » (articolo 3, comma 1, lettera *h-bis*)), che appare opportuno modificare riconoscendo agli armatori la facoltà di dotare l'unità di personale adibito al comando;

sottolineato che:

l'articolo 13, comma 5-*quater*, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, ha già modificato l'articolo 39, comma 1, lettera *b*), del

codice della nautica da diporto, nel senso indicato dall'articolo 12, comma 1, lettera *a*), dello schema di decreto in esame disponendo che l'obbligo di patente nautica si applichi alle unità con motori a iniezione a due tempi superiori a 900 cc. anziché a 750 cc.;

il medesimo comma 5-*quater* ha contestualmente prorogato al 1° gennaio 2021 il termine relativo all'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiori a 750 cc a iniezione a due tempi;

considerato che l'articolo 12, comma 1, lettera *c*), dello schema di decreto modifica l'articolo 39, comma 6-*bis*, del codice della nautica da diporto, e che appare opportuno prevedere programmi semplificati di apprendimento e conseguimento per le patenti nautiche di categoria D con limitazioni;

considerato che il medesimo articolo 12, comma 1, lettera *c*), dello schema di decreto modifica l'articolo 39, comma 6-*bis*, del codice della nautica da diporto, sopprimendo peraltro il rinvio al regolamento di attuazione per la determinazione dei requisiti psico-fisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche;

rilevato che l'articolo 13 dello schema di decreto modifica l'articolo 39-*bis* del codice della nautica da diporto, relativo all'anagrafe nazionale delle patenti nautiche e che le modifiche sono state oggetto

di diversi rilievi nel parere espresso dal Garante per la protezione dei dati personali;

rilevato che l'articolo 14 dello schema di decreto in esame modifica l'articolo 47 del codice della nautica da diporto, introducendo la possibilità che il contratto di noleggio di unità da diporto abbia ad oggetto solo una parte dell'unità da diporto e che occorre in proposito delineare più nettamente le figure contrattuali e precisare i contenuti del contratto;

sottolineata la necessità di introdurre il contratto di noleggio escursionistico, al fine di venire incontro alle esigenze del comparto;

considerato che gli articoli 16, 18 e 19 dello schema di decreto modificano, rispettivamente, la disciplina dell'istruttore professionale di vela, delle scuole nautiche e dei centri di istruzione per la nautica recata dagli articoli 49-*quinquies*, 49-*septies* e 49-*octies* del codice della nautica da diporto;

sottolineata l'urgenza di concludere tempestivamente l'*iter* per l'adozione del decreto legislativo in esame;

evidenziato infine che, a causa della grave situazione in cui versa il settore della nautica da diporto a seguito della emergenza da coronavirus, occorre adottare quanto prima provvedimenti normativi, anche di urgenza, che riconoscano rilevanti misure a sostegno del settore,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) l'articolo 12, comma 1, lettera *a*), dello schema di decreto sia soppresso, provvedendo al coordinamento del testo con le disposizioni dell'articolo 13, comma 5-*quater*, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, che ha già modificato l'articolo 39, comma

1, lettera *b*), del codice della nautica da diporto nel senso indicato dalla predetta lettera *a*);

2) all'articolo 39-*bis* del codice della nautica da diporto – modificato dall'articolo 13 dello schema di decreto – il comma 5 sia sostituito dal seguente:

« 5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione e per la pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/679, da emanare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabiliti l'organizzazione e il funzionamento dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, assicurando la protezione dei dati personali degli interessati attraverso misure appropriate e specifiche e prevedendo idonee misure tecniche di sicurezza, nonché le modalità di accesso e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui al comma 3. »;

3) l'articolo 47 del codice della nautica da diporto, modificato dall'articolo 14 dello schema di decreto, sia sostituito dal seguente:

« Art. 47. – (*Noleggio di unità da diporto*) – 1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui il noleggiante, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte, noleggiatore oppure più noleggiatori a cabina, rispettivamente, l'unità da diporto o parte di essa per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

2. Il contratto di noleggio non può avere ad oggetto l'attività di collegamento

di linea ad orari prestabiliti tra due o più località predefinite.

3. Il contratto di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.

4. Nel caso di noleggio a cabina, salva diversa volontà delle parti, sono stipulati più contratti di noleggio per quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine oggetto dei contratti stessi. In ogni caso, nei contratti è riportata l'indicazione del numero delle persone da imbarcare. »;

4) all'articolo 49-*octies* del codice della nautica da diporto, modificato dall'articolo 19 dello schema di decreto in esame, siano meglio precisate le modalità di svolgimento dei controlli da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle Capitanerie di porto;

e con le seguenti osservazioni:

a) nella definizione di « unità di diporto a controllo remoto » introdotta all'articolo 3, comma 1, lettera *h-bis*), del codice della nautica da diporto – in forza dell'articolo 3 comma 1, lettera *b*), dello schema di decreto – appare opportuno riconoscere all'armatore la facoltà di prevedere la presenza a bordo di un soggetto abilitato al comando;

b) all'articolo 39, comma 6-*bis*, del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 12, comma 1, lettera *c*) dello schema di decreto – dopo le parole « condizioni meteomarine » si valuti l'opportunità di inserire le seguenti: « con programmi semplificati di apprendimento e conseguimento »;

c) al medesimo articolo 39, comma 6-*bis*, del codice della nautica da diporto, si valuti l'opportunità di reintrodurre il rinvio al regolamento di attuazione per la determinazione dei requisiti psico-fisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche;

d) si valuti l'opportunità di introdurre nel codice della nautica da diporto il seguente articolo:

« Art. 47-*bis*. – (*Noleggio escursionistico*) – 1. Il noleggio escursionistico è il contratto con il quale il noleggiante si obbliga, dietro corrispettivo, a pianificare ed eseguire con un'unità da diporto, per conto di uno o più noleggiatori o per i loro familiari, ospiti e dipendenti, un viaggio di piacere con percorso anche circolare, fornendo prestazioni come vitto, sistemazione in cabina o posto assegnato, escursioni, visite guidate, spettacoli e altro intrattenimento, mettendo a disposizione l'unità da diporto con la quale verrà data esecuzione al contratto stesso o parte di essa. 2. Il contratto di cui al precedente comma è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme »;

e) all'articolo 49-*quinquies* del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 16 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di specificare che l'istruttore di vela per svolgere l'attività di preparazione pratica dei candidati agli esami per il conseguimento della patente nautica debba essere in possesso da almeno 5 anni di patente nautica in corso di validità di categoria almeno pari a quella che i candidati aspirano a conseguire;

f) all'articolo 49-*septies* del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 18 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di sopprimere la lettera *d*) del comma 13, che impone agli istruttori di pratica della condotta di unità a motore l'obbligo del possesso di certificato medico sportivo di idoneità psico-fisica;

g) all'articolo 49-*septies*, comma 19, lettera *g*), del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 18 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , ferma restando la possibilità di svolgere gli esami presso la propria sede, a richiesta, nei casi in cui vi sia un numero

di candidati non inferiore a dieci e con spese di viaggio e missione per i componenti delle commissioni di esame a carico dei richiedenti. »;

h) all'articolo 49-*septies* del codice della nautica da diporto – come modificato dall'articolo 18 dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di intro-

durare una norma transitoria al fine di prevedere che, nelle more dell'adozione del decreto di cui al comma 19 del novellato articolo 49-*septies*, si continui ad applicare il comma 16 dell'articolo 49-*septies* del codice della nautica da diporto previgente all'entrata in vigore del presente schema di decreto legislativo.