

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo reante 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>)	118
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

DL 34/2020: Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. C. 2500 Governo (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	122
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	129
---	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04038 Paita: Iniziative urgenti in ordine allo svolgimento degli esami di abilitazione per le patenti di guida.	
5-04048 Silvestroni: Iniziative urgenti in ordine allo svolgimento degli esami di abilitazione per le patenti di guida	129
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	133
5-04039 Mulè: Proroga della convenzione con la Società italiana di navigazione (CIN) e iniziative volte ad assicurare il servizio di continuità territoriale con le isole	129
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	134
5-04040 Grippa: Interventi normativi urgenti sulla disciplina vigente in materia di proroghe degli obblighi di revisione dei veicoli	130
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	136
5-04041 Tasso: Iniziative per la valorizzazione delle linee ferroviarie turistiche con particolare riferimento alla linea storica Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle via Spinazzola ...	130
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	137
5-04042 Gariglio: Misure urgenti per garantire la vigilanza sulla gestione della società UIRnet spa e sue prospettive di riforma	130
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	138
5-04043 Maccanti: Iniziative urgenti per garantire il rimborso dei biglietti aerei non utilizzati a causa dell'emergenza da Covid-19	130
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	139

COMITATO DEI NOVE:

Modifiche al codice della strada. Esame emendamenti C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A	131
---	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Sull'ordine dei lavori	131
------------------------------	-----

Schema di decreto legislativo reante 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 conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	131
ALLEGATO 7 (<i>Parere approvato</i>)	140

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 27 maggio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 12.40.

Schema di decreto legislativo reante 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, da ultimo, nella seduta del 20 maggio 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella scorsa seduta il relatore ha presentato una nuova proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni, chiedendo al termine della seduta un ulteriore lasso di tempo per approfondire i nuovi profili problematici emersi nel corso del dibattito.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, chiede alla presidenza un breve rinvio al fine di poter completare l'elaborazione della proposta di parere, anche prevedendo una seduta pomeridiana della Commissione.

Giorgio MULÈ (FI) ritiene che la nuova richiesta di rinvio formulata dal relatore mal si concili con l'urgenza evidenziata nelle scorse sedute dalla maggioranza di

procedere all'espressione del parere di competenza della Commissione. Evidenzia che già nella scorsa settimana il relatore ha presentato una nuova proposta di parere e ritiene che sia necessario comprendere quali siano le ulteriori questioni da affrontare, al fine di non rendere inutile la convocazione di una nuova seduta della Commissione nel prosieguo della giornata.

Edoardo RIXI (LEGA), come già ribadito la scorsa settimana, esprime forte preoccupazione circa il fatto che la Commissione non sia ancora nelle condizioni di esprimere il parere. Ritiene al riguardo che ciascun gruppo parlamentare debba assumersi le proprie responsabilità, anche esprimendo un voto contrario sul provvedimento in esame, dal momento che si tratta di un provvedimento da tempo atteso dagli operatori economici del settore, richiamando l'attenzione sul fatto la stagione turistica è oramai alle porte. Ritiene che occorra un chiaro impegno da parte della maggioranza per procedere all'espressione del parere entro la prossima settimana. Osserva infine che, se la maggioranza era a conoscenza di ulteriori problematiche da risolvere, si sarebbero potute svolgere anche le audizioni che il gruppo della Lega aveva chiesto, dal momento che i lavori della Commissione sono stati bloccati di fatto per due settimane. Si chiede pertanto se non sia più opportuno che la Commissione si pronunci nella seduta in corso.

Davide GARIGLIO (PD), nel condividere la richiesta formulata dal relatore di un breve rinvio ad una seduta da convocare nella giornata odierna, desidera condividere con la Commissione una questione che ritiene di estrema rilevanza. Segnala infatti che, come rilevato nei re-

soconti della Commissione Affari costituzionali del Senato, è accaduto che il Consiglio di Stato abbia espresso il proprio parere un testo diverso a quello trasmesso alle Camere dal governo. Tale circostanza si evince anche dalla diversa numerazione dell'articolato del testo cui fa riferimento il parere del Consiglio di Stato. Invita pertanto il Presidente a richiedere al Governo di far conoscere alla Commissione il testo su cui si è pronunciato il Consiglio di Stato.

Alessandro MORELLI, *presidente*, fa presente che, come correttamente rilevato dal collega Gariglio, il parere espresso dal Consiglio di Stato sullo schema di decreto si riferisce ad un testo diverso e successivo da quello inizialmente trasmesso alle Camere e al Consiglio di Stato stesso.

La questione è stata ampiamente dibattuta del corso dell'esame in sede consultiva presso la Commissione Affari costituzionali del Senato, dove è stato ricostruito l'*iter* di esame dello schema di decreto.

Dopo avere sottolineato che lo schema di decreto è stato trasmesso alle Camere il 22 luglio 2019 e avere brevemente ricordato l'*iter* svolto, richiamando i due pareri interlocutori espressi dal Consiglio di Stato in data 26 settembre 2019 e 16 gennaio 2020, evidenzia alcune singolarità del procedimento, tra cui il fatto che il Consiglio di Stato si sia pronunciato su un testo diverso da quello deliberato dal Consiglio dei ministri e trasmesso alle Camere e il fatto che il Governo non abbia messo a disposizione delle Camere, a fini collaborativi, il successivo testo.

Le singolarità richiamate, da un lato, hanno notevolmente rallentato il procedimento, e, dall'altro, rischiano di ingenerare confusione nell'ambito dell'esame parlamentare, in quanto la Commissione non è in grado di comprendere appieno le valutazioni espresse nel parere del Consiglio di Stato.

Ritiene pertanto che il rappresentante del Governo debba fornire alla Commis-

sione tutti gli elementi necessari per fugare eventuali dubbi relativi al parere del Consiglio di Stato.

Ricorda altresì che, nell'ambito dei procedimenti di esame di atti del Governo, le Commissioni parlamentari sono sempre gli ultimi organi ad esprimere il parere, dal momento che quest'ultimo, non è atto endoprocedimentale in senso tecnico, come gli altri pareri (o intese) acquisiti, ma espressione di una funzione politica.

Da questo punto di vista, risulterebbe assolutamente opportuna, come osservato dalla Commissione Affari costituzionali del Senato, la trasmissione alle Camere degli schemi di atti del Governo nel testo risultante dall'accoglimento dei rilievi degli altri organi consultati. La prassi non risulta però orientata in questo senso e ciò è generalmente imputato alla necessità di evitare l'aggravio procedurale derivante dalla necessità di una seconda delibera del Consiglio dei ministri.

Rileva peraltro che tutte le singolarità evidenziate non inficiano in alcun modo la legittimità del procedimento e auspica che la Commissione possa pervenire alla tempestiva espressione del parere, che sarà naturalmente riferito al testo deliberato dal Consiglio dei ministri ed assegnato alla Commissione.

Ricorda che il procedimento di delega prevede obbligatoriamente un doppio parere parlamentare e che pertanto la Commissione potrà valutare compiutamente un nuovo testo comprendente tutte le modifiche che il Governo riterrà necessarie, esprimendo su di esso il proprio parere definitivo.

Sotto un diverso profilo, richiama l'attenzione sul tempo abnorme impiegato per l'espressione del parere da parte del Consiglio di Stato, pari a circa nove mesi, soprattutto se paragonato al termine, oltretutto perentorio, previsto per l'espressione del parere parlamentare, pari a venti giorni. Su questo punto ritiene opportuno avviare una riflessione sulla semplificazione delle procedure, al fine di evitare che provvedimenti come quello in esame, ampiamente attesi dagli operatori economici, restino bloccati per mesi interi.

In conclusione, evidenzia come la Presidenza abbia cercato di favorire il più ampio accordo fra i gruppi e un'attività istruttoria il più possibile esaustiva, ribadendo l'auspicio ad una rapida espressione del parere.

Raffaella PAITA (IV), nel condividere le considerazioni svolte dal Presidente, rileva che il procedimento relativo al provvedimento in esame avrebbe potuto essere governato in modo assai più efficace, esprimendo anche, come esponente di un gruppo di maggioranza, una certa autocritica. Ritiene che la Commissione debba esprimersi nella giornata odierna, al fine di evitare che le imprese del settore restino ancora in attesa. Invita quindi i colleghi degli altri gruppi di maggioranza ad adoperarsi per raggiungere un accordo a tal fine.

Elena MACCANTI (LEGA) ricorda che il gruppo della Lega abbia sempre dimostrato la necessaria volontà di giungere alla votazione del parere. Cionondimeno ritiene che nella giornata odierna si stia creando un *vulnus* tra maggioranza e opposizione e che sia opportuno chiarire nel dettaglio quali siano i nodi ancora da sciogliere, al fine di condividere un metodo di lavoro efficace.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), nel ricordare che nella proposta di parere elaborata dal relatore siano state accolte la maggior parte delle osservazioni formulate anche dai gruppi di opposizione, condivide la proposta avanzata dalla collega Paita, anche sulla base dell'intervento appena svolto dal Presidente e in considerazione del fatto che sul provvedimento in oggetto la delega prevede l'espressione di un doppio parere parlamentare da parte della Commissione.

Marco SILVESTRONI (FDI) ritiene che un breve rinvio possa davvero favorire un accordo fra i gruppi, auspicando che nelle interlocuzioni si possa seguire una maggiore trasparenza al fine di poter superare

i profili problematici fin qui emersi con il contributo di tutti.

Edoardo RIXI (LEGA), nel ricordare che il tema sollevato dal collega Gariglio era già stato oggetto di discussione tra i deputati, si chiede se davvero la maggioranza voglia giungere all'elaborazione di un parere ampiamente condiviso. Ritiene quindi che la Commissione debba discutere e da approfondire tutti i temi emersi, ricordando come il provvedimento sia stato inizialmente elaborato dal precedente governo. Ritiene evidenti le tensioni all'interno della maggioranza e auspica una maggiore trasparenza al fine di individuare le soluzioni più opportune. Esprime quindi preoccupazione per le sollecitazioni che gli sono pervenute in queste ore da soggetti terzi, che gli hanno riferito puntualmente le questioni relative alle cosiddette « immatricolazioni a km zero », oggetto di discussione nell'ambito dei gruppi di maggioranza, auspicando un maggior coinvolgimento dei gruppi di opposizione, che altrimenti dovranno prendere atto dell'inutilità della loro partecipazione ai lavori della Commissione.

Giorgio MULÈ (FI), nel condividere le considerazioni svolte dal collega Rixi, ribadisce la necessità di comprendere quali siano i motivi dell'ulteriore rinvio chiesto dal relatore e se si tratti in particolare di questioni di rilievo o di dettaglio. Ricorda che i gruppi di opposizione hanno fino ad oggi condiviso il metodo di confronto fin qui seguito. Esprime forte preoccupazione in relazione all'intervento del Presidente, che ha evidenziato che il Consiglio di Stato e le Camere si esprimono su testi che presentano evidenti difformità. Ribadisce infine la necessità che si proceda con trasparenza ad esaminare gli ulteriori profili problematici emersi e che ciascun gruppo si assuma le proprie responsabilità.

Davide GARIGLIO (PD) esprime apprezzamento per il fatto che il collega Rixi avesse già rilevato la questione relativa alla diversità tra il testo inviato alle Ca-

mere e il testo oggetto del parere del Consiglio di Stato. Più in generale, ritiene che la Commissione abbia svolto un ottimo lavoro in un clima positivo di collaborazione e che nessuna questione sia stata omessa dal dibattito. A titolo esemplificativo, ricorda in particolare la rilevante questione dell'autocertificazione per l'iscrizione nel registro delle imbarcazioni da diporto e che nella prima proposta di parere elaborata dal relatore era stata formulata un'osservazione che correggeva tale scelta, al fine di non creare una antinomia con la normativa in tema di pubblicità degli atti prevista dal codice civile. Ritiene infatti che la norma prevista nel decreto in esame preveda una disciplina derogatoria solo per una specifica categoria di beni e di soggetti proprietari. Evidenzia come non vi sia nessuna volontà di colpire il settore della cantieristica navale, ma ritiene sia opportuno un intervento normativo di carattere generale.

Edoardo RIXI (LEGA), nel segnalare che anche questo profilo problematico è stato sollevato dal gruppo della Lega, ricorda come il governo su tale specifico punto abbia espresso un orientamento favorevole sia sulla prima proposta di parere che prevedeva una specifica condizione al riguardo sia sulla nuova proposta del parere nella quale non vi è traccia di tale rilievo. Stigmatizza il fatto che, pur essendo trascorsa una settimana, la maggioranza non abbia ancora sciolto tale nodo, chiedendosi se la questione, che è sul tavolo da due settimane, possa essere risolta in sole due ore. Chiede quindi al rappresentante del governo di chiarire quale sia la sua posizione in modo chiaro e inequivocabile.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI conferma che il governo aveva espresso un orientamento favorevole sia sulla prima ipotesi di parere che sulla nuova proposta e assicura che è pronto ad esprimere un orientamento favorevole anche su un'ulteriore formulazione del parere.

Edoardo RIXI (LEGA), con riferimento a tale ultima affermazione, si chiede per-

ché la commissione non sia dunque pronta a procedere all'espressione del parere.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, ribadisce l'opportunità di un breve rinvio ad una seduta pomeridiana, al fine di completare l'elaborazione del parere, chiarendo di voler condividere tale percorso anche con i gruppi di opposizione, allo scopo di poter alla votazione del parere entro la giornata odierna.

Raffaella PAITA (IV), nell'esprimere una sostanziale condivisione riguardo agli interventi del gruppo della Lega, ritiene che, pur in presenza di un *iter* assai complicato, si possa perseguire l'obiettivo di un'ampia condivisione per votare il parere nella giornata odierna con il contributo fattivo di tutti. Ricorda al riguardo che molte delle osservazioni avanzate dai gruppi di opposizione sono state accolte nella nuova proposta di parere e che resta in realtà da chiarire un'unica questione. Ritiene quindi che la Commissione, una volta completata l'istruttoria che si giudica opportuna, sia nella condizione di poter esprimere il parere nella giornata odierna e che ciascun gruppo parlamentare si assumerà la conseguente responsabilità. Ritiene infine che il governo in questa fase abbia contribuito con disponibilità ai lavori della Commissione, adottando un comportamento a suo giudizio del tutto corretto.

Diego SOZZANI (FI) desidera al contrario stigmatizzare il comportamento del governo, che giudica paradossale dal momento che su due proposte di parere diverse ha evidentemente espresso la stessa posizione favorevole e che, nella seduta odierna, si dichiara disponibile a valutare ulteriori ipotesi. Ciò premesso, ritiene che forse sarebbe meglio votare la proposta di parere all'esame della Commissione nella seduta in corso.

Elena MACCANTI (LEGA) giudica assai poco rispettoso dei lavori della Commissione e della dignità dei membri della stessa l'intervento svolto dal rappresen-

tante del governo, che sembra non tenere in alcuna considerazione le diverse posizioni dei gruppi parlamentari. Chiede pertanto al rappresentante del Governo di scusarsi e di chiarire la sua posizione al riguardo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI si scusa per la sua precedente affermazione, la cui estrema sinteticità ha generato un fraintendimento. Ritiene che nelle due successive formulazioni il parere sul provvedimento all'esame della Commissione sia stato migliorato ed evidenzia che l'attuale situazione di stallo non risulta imputabile al Governo ma alla dialettica parlamentare.

Edoardo RIXI (LEGA) osserva come la questione posta dal collega Gariglio in ordine alla scelta dell'autocertificazione autenticata dal notaio pone una questione non politica ma tecnica, ovvero se sia opportuno o meno introdurre una specifica deroga nel procedimento di registrazione dei beni. Si tratta a suo giudizio di una scelta la cui responsabilità è propria del governo, che non può limitarsi ad esprimere un mero orientamento, ma deve dare delle precise indicazioni. Passando al merito della questione in discussione, ritiene che la semplificazione proposta possa aiutare concretamente un settore particolarmente in difficoltà e dubita fortemente che la questione di scelta normativa possa essere risolta dalla Commissione senza valutare adeguatamente i rilevanti effetti sul piano economico che tale scelta possa produrre. Ringrazia in ogni caso la maggioranza per aver voluto tenere in considerazione le numerose questioni poste dai gruppi di opposizione, anche se ritiene che il metodo adottato nella seduta di oggi sia alquanto insoddisfacente. Con riferimento alla specifica questione della modalità di trascrizione del titolo di proprietà, nell'archivio telematico centrale, da parte del cantiere che ha costruito l'unità da diporto, ritiene che le due ipotesi in campo siano del tutto antitetiche e che occorra quindi che il governo assuma una posizione chiara al riguardo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI ritiene che la Commissione debba completare il proprio lavoro istruttorio e che ciascun gruppo parlamentare possa assumere la posizione che ritiene più opportuna del rispetto del contributo di ciascuno.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito del dibattito.

La seduta termina alle 13.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 27 maggio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 13.40.

DL 34/2020: Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

C. 2500 Governo.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per le parti di competenza, sul decreto-legge n. 34 del 2020 avente ad oggetto « Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 ».

Segnala preliminarmente che il decreto-legge si presenta come un testo molto ampio di 263 articoli, che riguarda molteplici materie e si propone l'obiettivo di favorire il rilancio del nostro sistema economico messo a durissima prova dall'emergenza COVID-19.

Per quanto riguarda i profili di competenza di questa Commissione, osserva che nel decreto-legge sono contenute molte importanti disposizioni per il settore dei trasporti con interventi di supporto al trasporto aereo, marittimo, ferroviario, intermodale, locale, nonché in materia di mobilità sostenibile e di autotrasporto. Specifiche disposizioni sono altresì introdotte con riferimento all'ambito delle comunicazioni e al settore postale.

Cominciando l'esame con le previsioni in materia di trasporti, con riferimento al settore del trasporto ferroviario, l'articolo 196, comma 1, riconosce un indennizzo, pari a 115 milioni di euro, a beneficio di Rete ferroviaria italiana per i minori introiti derivanti dalla mancata riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi relativamente ai mesi tra marzo e giugno 2020 (segnala, al riguardo che in questa fase RFI dispone una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico pari alla quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario). È inoltre istituito un Fondo di importo pari a 155 milioni di euro (articolo 196, comma 3), da assegnare sempre a Rete ferroviaria italiana, per compensare la riduzione del medesimo canone dal 1° luglio al 31 dicembre 2020 (le modalità di riduzione sono indicate al comma 3 del medesimo articolo).

Con l'articolo 200, comma 3, viene disposta la non decurtazione dei corrispettivi per i servizi ferroviari di lunga percorrenza e interregionali indivisi offerti in regime di contratto di servizio pubblico estendendo quindi anche a tale ambito le previsioni che l'articolo 92, comma 4-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020 riservava ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Segnala, altresì, che rispetto al testo originario dell'articolo 92, comma 4-*bis*, viene soppresso dall'articolo 109, comma 1, lettera *b*), il riferimento ai servizi di scuolabus, per i quali diviene quindi possibile, per gli enti locali, di-

sporre riduzioni di corrispettivi a fronte del mancato espletamento del servizio.

L'articolo 208, commi 1 e 2, rfinanzia con 2 milioni di euro per l'anno 2020 il Fondo per il personale impiegato nel trasporto merci.

Sono poi destinate risorse già disponibili – ma non ancora attribuite a specifici interventi dal Contratto di programma 2017-2021 – per alcune specifiche tratte ferroviarie e in particolare: realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento con caratteristiche AV/AC, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia per le quali opere vengono destinati nell'insieme 25 milioni per l'anno 2020 e 15 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 208, comma 3); in previsione delle Olimpiadi invernali 2026, la realizzazione del collegamento ferroviario Bergamo – Aeroporto di Orio al Serio al quale sono destinati 100 milioni di euro e della « variante di Riga » alla quale sono assegnati 70 milioni di euro (articolo 208, comma 4); infine il raddoppio selettivo della linea ferroviaria Pontremolese, Parma-La Spezia, per cui sono assegnate risorse complessive per 92 milioni di euro (articolo 208, comma 5).

L'articolo 214, comma 3, autorizza infine la spesa di 1 miliardo e 190 milioni di euro (così ripartita: 70 milioni di euro per l'anno 2020 e 80 milioni di euro annui dal 2021 al 2034), al fine di sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19 registrati a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020. Entro il 30 settembre 2020 le imprese rendicontano gli effetti economici sopra indicati secondo le modalità stabilite con decreto del MIT, di concerto con MEF.

Con riferimento al settore marittimo l'articolo 199, comma 1, lettera *a*) attribuisce alle Autorità di sistema portuali (e all'Autorità portuale di Gioia Tauro) la possibilità di accordare delle riduzioni

fino all'azzeramento dei canoni concessori per l'anno 2020 in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nei periodi indicati (febbraio-luglio e agosto-dicembre) una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 sia per le concessioni dei beni demaniali (articolo 36 del codice della navigazione) sia per le concessioni per i servizi portuali e relativi a operazioni portuali (articolo 16 della legge n. 84 del 1994), per la fornitura di lavoro temporaneo marittimo (articolo 17, della legge n. 84 del 1994), per concessioni di aree e banchine marittime (articolo 18, della legge n. 84 del 1994) e per le concessioni per la gestione di stazioni marittime servizi di supporto ai passeggeri, ivi compresi quelli previsti dall'articolo 92, comma 2, del decreto-legge Cura Italia, n. 18 del 2020. Ricorda che tale decreto-legge aveva disposto la sospensione dei canoni e il pagamento di quanto dovuto entro dicembre 2020, per i quali è adesso prevista la possibilità di riduzione.

Si attribuisce inoltre alle suddette Autorità la possibilità di corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, pari a 60 euro per ogni dipendente in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese del 2019 (articolo 199, comma 1, lett. b). Tale contributo è cumulabile con l'indennità di mancato avviamento (IMA).

Viene poi disposta la proroga di due anni delle autorizzazioni attualmente in corso in materia di fornitura di lavoro portuale temporaneo, mantenendo fermo quanto previsto all'articolo 9-ter del decreto-legge n. 109 del 2018 (articolo 199, co. 2) che ha stabilito che, presso gli scali del Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, le autorizzazioni in materia di fornitura di lavoro portuale temporaneo in corso alla data di emanazione del citato decreto-legge fossero prorogate per 6 anni.

Anche con riferimento alla durata delle autorizzazioni rilasciate per le operazioni portuali (articolo 199, co. 3, lettera a) si

prevede una proroga di 12 mesi, così come per le concessioni di aree demaniali e per le aree e le banchine e per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri di cui alla lettera b), salvo che, sia per le concessioni di cui alla lettera a) che a quelle della lettera b) non siano già state definite con l'aggiudicazione procedure di evidenza pubblica alla data del 23 febbraio 2020 (articolo 199, comma 4). Si prevede inoltre la proroga di 12 mesi della durata delle concessioni per il servizio di rimorchio (lettera c), attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e quella di entrata in vigore del decreto-legge.

Un ulteriore beneficio è assicurato dall'estensione anche ai soggetti operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti (comma 5) del credito d'imposta di cui ai commi da 98 a 106 della legge di stabilità 2016, destinati a strutture produttive ubicate nelle zone assistite delle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.

Per le società cooperative di cui all'articolo 14, comma 1-quinquies, della legge 84 del 1994, ossia per le società cooperative che forniscano il servizio di ormeggio, si prevede un indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeggio dal 1° febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019, nel limite complessivo di euro 24 milioni per l'anno 2020 (articolo 199 comma 6).

Si prevede infine, che fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza, le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro possano, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti.

Per quanto riguarda la continuità territoriale marittima nazionale, viene disposta la proroga dell'efficacia della convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società CIN S.p.A. per i collegamenti marittimi di interesse nazionale, con le isole maggiori e minori, fino alla conclusione delle procedure di gara che saranno espletate in base alle norme

dell'Unione europea, comunque non oltre il 18 luglio 2021. La Convenzione sarebbe scaduta il 18 luglio 2020.

Infine il comma 1 dell'articolo 211 autorizza la spesa di euro 2.230.000 per l'anno 2020, al fine dello svolgimento, da parte del Corpo della capitanerie di porto – Guardia Costiera, dei maggiori compiti connessi al contenimento della diffusione del COVID-19, in considerazione del livello di esposizione al rischio di contagio connesso allo svolgimento dei compiti istituzionali del Corpo delle Capitanerie di porto, Guardia Costiera, per un periodo di novanta giorni a decorrere dal data di entrata in vigore del decreto-legge.

Con riferimento al trasporto intermodale segnala il rifinanziamento, per l'anno 2020, del «ferrobonus» (20 milioni di euro) e del «marebonus» (30 milioni di euro) (articolo 197), mantenendo le risorse già assegnate con la legge di bilancio 2020.

Con riferimento al settore del trasporto aereo viene istituito un Fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una dotazione di 130 milioni di euro per l'anno 2020, al fine di compensare i danni subiti dagli operatori nazionali nel settore del trasporto aereo in ragione dell'epidemia di COVID 19 (articolo 198). Si prevede espressamente che i 130 milioni di euro siano attribuiti agli operatori nazionali, «diversi da quelli previsti dall'articolo 79, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18», cioè gli operatori che adempiono ad oneri di servizio pubblico. Inoltre, condizione per accedere al fondo, è che gli operatori applichino trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi previsti dal CCN del settore. Viene contestualmente ridotto (e integralmente destinato al sostegno delle compagnie aeree che adempiono ad oneri di servizio pubblico) da 500 a 350 milioni il Fondo previsto dal comma 7 dell'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 (articolo 202, co. 1, lettera e).

Assai significative appaiono le modifiche introdotte dall'articolo 202 alla disciplina contenuta nell'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, avente ad oggetto la costituzione di una nuova società pub-

blica di trasporto aereo. La nuova formulazione dell'articolo 79, oltre ad introdurre alcune modifiche relative alla formulazione tecnica della disciplina riguardante la costituzione della nuova società, sopprime i riferimenti specifici alla crisi di Alitalia, e prevede un limite di capitalizzazione con risorse pubbliche della nuova società, pari a 3 miliardi di euro. In particolare si stabilisce che tali risorse possano essere destinate al capitale sociale o all'incremento della dotazione patrimoniale della nuova società e che debbano essere sottoscritte nell'anno 2020 e versate anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica.

Inoltre il nuovo comma 4-*bis* dell'articolo 79, introdotto dall'articolo 202 del decreto-legge in esame, dispone che spetti alla nuova società il compito di redigere «senza indugio» un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che includa «strategie strutturali di prodotto». Si prevede inoltre che la società possa costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri e che sia altresì autorizzata ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria. Questo inciso è, in effetti, il più significativo – seppur indiretto – riferimento alla possibile interazione tra la nuova compagnia e le società facenti capo ad Alitalia, in amministrazione straordinaria. Ciò sembra peraltro rafforzare il rispetto del requisito dell'assoluta discontinuità tra le due compagnie societarie, essenziale ai fini del superamento del vaglio della Commissione europea (espressamente previsto dalla nuova formulazione del testo).

Il nuovo comma 4-*ter*, sempre aggiunto dall'articolo 202 prevede che la nuova società, ovvero le società dalla stessa controllate o partecipate, stipuli un contratto

di servizio con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dello sviluppo economico e con gli enti pubblici territorialmente competenti, al fine di assicurare la « prestazione di servizi pubblici essenziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della continuità territoriale ».

Ulteriori elementi di novità riguardano l'aggiunta al comma 5 che dispone la non applicazione alla nuova società pubblica delle disposizioni di cui all'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 in materia di compensi agli amministratori e ai dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni (viene confermata inoltre la non applicazione delle norme di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, Testo unico delle società a partecipazione pubblica).

I commi 5-bis e 5-ter prevedono rispettivamente che la nuova società possa avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato e che tutti gli atti connessi all'applicazione della disposizione siano esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta e da tasse.

Viene abrogato il comma 6 dell'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 che prevedeva che ai fini del trasferimento del personale rientrante nel perimetro di Alitalia e di Alitalia Cityliner si applicasse l'articolo 5, comma 2-ter del decreto-legge n. 347 del 2003, con espressa esclusione di ogni altra disciplina applicabile.

Con riferimento al personale del trasporto aereo, segnala peraltro la previsione di cui all'articolo 203, che introduce l'obbligo per i vettori aerei e per le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano assoggettate a concessioni, autorizzazioni o certificazioni ENAC, di applicare ai propri dipendenti e al personale dipendente da terzi utilizzato per le proprie attività, trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore. Al riguardo segnala che andrebbe comunque specificato meglio se per personale si intenda solo il personale di volo.

L'articolo 204 destina il 50 per cento delle maggiori somme derivanti dall'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

Passando alle norme relative al trasporto pubblico locale, segnala innanzitutto l'istituzione di un Fondo, con una dotazione di 500 milioni di euro per il 2020, per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obblighi di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19 (articolo 200 co. 1 e 2). Si prevede poi l'anticipo alle regioni a statuto ordinario, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80 per cento del Fondo nazionale TPL e l'applicazione anche per il 2020 degli attuali criteri di riparto del Fondo (articolo 200, co. 4 e 5). Viene inoltre disposto un anticipo di cassa per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL pari ad un importo non inferiore all'80 per cento dei corrispettivi contrattualmente previsti al 31 agosto 2020 (articolo 200, co. 6).

Un'ulteriore disposizione di rilievo concerne la sospensione fino al 2024, dell'obbligo per regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi, e fino al 30 giugno 2021, dell'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa. Si consente inoltre l'acquisto di autobus fino 30 giugno 2021 utilizzando la convenzione Consip Autobus 3 (articolo 200, co. 7). Un'ulteriore disposizione consente fino al 30 giugno 2021, di utilizzare una quota delle risorse statali (massimo del 5 per cento) destinate al rinnovo del materiale rotabile automobilistico e ferroviario del trasporto pubblico locale e regionale, per l'attrezzaggio dei relativi parchi finalizzato a contenere i rischi epidemiologici per i passeggeri ed il personale viaggiante (articolo 200, co. 8).

Per quanto riguarda gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale, si prevede il ristoro degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locale, per gli utenti

che non abbiano potuto usufruirne durante il periodo interessato dalle limitazioni per il contrasto al Covid-19 (articolo 215). In dettaglio, si dispone che i vettori possano scegliere una delle seguenti modalità di ristoro: emissione di un *voucher* di importo pari all'ammontare del titolo di viaggio, compreso l'abbonamento, da utilizzare entro un anno dall'emissione o prolungamento della durata dell'abbonamento per un periodo corrispondente a quello durante il quale non ne è stato possibile l'utilizzo.

Gli articoli 212 e 213 prevedono specifiche risorse per il trasporto pubblico locale nel comune di Taranto. In particolare l'articolo 212 attribuisce al comune di Taranto 10 milioni di euro per l'anno 2020 e 10 milioni per l'anno 2021 a valere sulle risorse attribuite al Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile al fine di anticipare le misure previste dal citato Piano relativamente al rinnovo del parco mezzi destinato ai servizi di trasporto pubblico urbano della città. L'articolo 213 autorizza la spesa di complessivi 130 milioni di euro in favore del medesimo comune per la realizzazione di un sistema innovativo di bus *rapidtransit*, ivi comprese le attività di progettazione e altri oneri tecnici, modulando le relative risorse negli anni dal 2020 al 2024.

Con riferimento al settore dell'autotrasporto e al settore stradale, l'articolo 210, comma 1, incrementa di 20 milioni di euro per l'anno 2020 il finanziamento al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori. Si dispone inoltre il recupero delle somme incassate a titolo di riduzione compensata dei pedaggi autostradali rimaste nella disponibilità di consorzi, raggruppamenti e cooperative iscritte all'Albo degli autotrasportatori, a decorrere dal 1° gennaio 2017 e fino al 31 dicembre 2018, per destinarle ad iniziative deliberate dall'Albo degli autotrasportatori per il sostegno del settore (articolo 210 co. 2 e 3).

L'articolo 209, comma 1, istituisce inoltre un Fondo con una dotazione di 7 milioni di euro per l'anno 2020 e 1,4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per assicurare la continuità

dei servizi erogati dalla Motorizzazione civile e la tutela della salute dei dipendenti della stessa e dell'utenza.

Segnala inoltre la previsione dell'articolo 49, che autorizza la spesa di 20 milioni di euro per il 2020 per la realizzazione di un'infrastruttura di ricerca di interesse nazionale denominata Centro nazionale per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico nel campo della mobilità e dell'*automotive* con sede a Torino. La realizzazione di tale infrastruttura di ricerca viene ricondotta dalla disposizione in esame all'ambito del programma *green new deal* e del Piano Transizione 4.0, al fine di favorire i processi di transizione ecologica nei settori della mobilità sostenibile pubblica e privata e la competitività dell'industria dell'*automotive*.

Diverse disposizioni sono volte a promuovere la mobilità sostenibile: viene incrementato il Fondo per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni di 100 milioni di euro per l'anno 2020 e di 200 milioni di euro per il 2021 (articolo 44).

Viene inoltre istituito dall'articolo 229, che modifica l'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 11 del 2019, un buono mobilità (che copre il 60 per cento della spesa sostenuta per un ammontare non superiore a 500 euro) che può essere utilizzato, dal 4 maggio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica come definiti dall'articolo 33-*bis* del decreto-legge n. 162 del 2019, ovvero per l'utilizzo di forme di mobilità condivisa. Il buono, che può essere richiesto una sola volta, è destinato ai maggiorenni residenti di città capoluogo (di regione o di provincia), di comuni con più di 50.000 abitanti o di città metropolitane. Le modalità i termini per l'ottenimento e l'erogazione del beneficio saranno definite con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le risorse previste per il 2020 sono pari a quelle residue dell'originario stanziamento di 70

milioni di euro, individuato dal primo periodo dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 111 del 2019, cui si aggiungono 50 milioni di euro.

Viene mantenuto il buono mobilità come originariamente previsto dal testo finora vigente, per la rottamazione di autoveicoli e motoveicoli inquinanti effettuata dal 1° gennaio al 31 dicembre 2021 e se ne estende l'ambito applicativo all'acquisto nei tre anni successivi, a fronte della citata rottamazione, non soltanto di abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale, di biciclette anche a pedalata assistita o di servizi di mobilità condivisa a uso individuale ma anche di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica.

Sempre con finalità di promozione della mobilità sostenibile, si estende alla risistemazione delle piste ciclabili lo stanziamento di 20 milioni di euro già previsto articolo 2, comma 2, del citato decreto-legge n. 111 del 2019 per la creazione, il prolungamento, l'ammodernamento e la messa a norma di corsie preferenziali per il trasporto pubblico locale.

L'articolo 229 introduce anche alcune modifiche al Codice della strada in materia di circolazione dei velocipedi introducendo la c.d. casa avanzata e la definizione di corsia ciclabile (articolo 229, co. 3). Tali formulazioni avevano formato oggetto di approfondito esame in questa Commissione nell'ambito della discussione delle proposte di legge in materia di riforma del Codice della strada.

Con un'ulteriore modifica all'articolo 182 del Codice sono dettate le disposizioni per la realizzazione della « casa avanzata ».

Un'ulteriore disposizione concerne l'obbligo per le imprese o le pubbliche amministrazioni con più di cento dipendenti operanti in una singola unità locale ed ubicate in zone urbane con più di 50 mila abitanti, di provvedere, entro il 31 dicembre di ogni anno, a predisporre un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente al fine di limitare il ricorso a mezzi di trasporto privato e, a tal fine, a nominare un *mobility manager* (articolo 229, co. 4).

Segnala, altresì, che l'articolo 119, comma 8, prevede che la detrazione di cui all'articolo 16-ter del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, per l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici, riconosciuta dalla citata disposizione nella misura del 50 per cento delle spese sostenute e calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro, sia invece riconosciuta nella misura del 110 per cento, da ripartire tra gli aventi diritto in cinque quote annuali di pari importo, sempreché l'installazione sia eseguita congiuntamente ad uno degli interventi di cui al comma 1 del medesimo articolo 119 (interventi che possono essere eseguiti tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2021).

Passando al settore delle comunicazioni, l'articolo 195 istituisce un contributo straordinario per i servizi informativi connessi alla diffusione del contagio da COVID-19 a beneficio delle emittenti radio-televisive locali per l'anno 2020. L'entità del contributo è pari a 50 milioni di euro e si prevede che il contributo sia erogato in base ai criteri previsti con decreti del Ministero dello sviluppo economico in base alle graduatorie per l'anno 2019. L'articolo 239 istituisce un fondo per l'innovazione tecnologica e digitale, con una dotazione di 50 milioni di euro per il 2020.

Con riferimento al settore postale si estende sino al 31 luglio (rispetto al 30 giugno attualmente previsto) l'ambito temporale per le disposizioni recanti le modalità speciali – connesse all'emergenza epidemiologica – per lo svolgimento del servizio postale relativo agli invii postali; si prevede inoltre che tali modalità si applichino anche per lo svolgimento dei servizi di notificazione a mezzo posta con riferimento agli atti giudiziari e alle sanzioni amministrative. Si aggiunge la previsione che sono fatti salvi i comportamenti tenuti dagli operatori postali per garantire la continuità del servizio e la tutela della salute pubblica in occasione dello stato di emergenza (articolo 46).

Dichiara, fin da ora, la disponibilità a valutare con attenzione le osservazioni che

i gruppi vorranno avanzare sul provvedimento in esame ai fini dell'elaborazione della proposta di parere.

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

La seduta termina alle 13.45.

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

Mercoledì 27 maggio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.45 alle 13.55.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 27 maggio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 14.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione in diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Comunica che le interrogazioni 5-04038 Paita e 5-04048 Silvestroni, vertendo su identica materia, saranno svolte congiuntamente.

5-04038 Paita: Iniziative urgenti in ordine allo svolgimento degli esami di abilitazione per le patenti di guida.

5-04048 Silvestroni: Iniziative urgenti in ordine allo svolgimento degli esami di abilitazione per le patenti di guida.

Gabriele TOCCAFONDI (IV), in qualità di cofirmatario dell'interrogazione Paita 5-04038, rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Mauro ROTELLI (FDI), in qualità di cofirmatario dell'interrogazione Silvestroni 5-04048, rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Gabriele TOCCAFONDI (IV), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo. Al riguardo osserva che, nonostante la prevista ripresa delle attività delle autoscuole, il blocco degli esami per le patenti di guida che si è avuto negli ultimi tre mesi ha creato un arretrato di migliaia di pratiche soprattutto in alcune zone del paese. Osserva oltretutto che le linee guida indicate per la ripresa delle attività del settore nel rispetto delle prescrizioni sanitarie consentirà di fatto lo svolgimento solo del 50 per cento degli esami previsti e che vi sono alcune prescrizioni difficilmente attuabili da parte delle autoscuole, come quelle relative ai tempi necessari per la sanificazione.

Mauro ROTELLI (FDI), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del governo, segnalando l'urgenza di rivedere le modalità di svolgimento degli esami e di adottare misure affatto diverse da quelle attualmente previste, al fine di consentire lo smaltimento di migliaia di pratiche in arretrato.

5-04039 Mulè: Proroga della convenzione con la Società italiana di navigazione (CIN) e iniziative volte ad assicurare il servizio di continuità territoriale con le isole.

Giorgio MULÈ (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Giorgio MULÈ (FI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, che solo

oggi a distanza di otto anni riconosce la necessità di provvedere ad una riforma compatibile con la normativa europea che affronti le criticità della continuità territoriale, evitando distorsioni del libero mercato. Giudica del tutto insoddisfacente la risposta anche in ordine alla conferma della convenzione con la Società italiana di navigazione, soggetto attualmente debitore dello Stato per un ingente ammontare. Più in generale, ritiene che tale scelta da parte del governo non possa che allontanare possibili soggetti investitori dall'Italia e che le misure adottate dal governo risultino di fatto umilianti per tutti coloro che decidono di fare impresa in Italia.

5-04040 Grippa: Interventi normativi urgenti sulla disciplina vigente in materia di proroghe degli obblighi di revisione dei veicoli.

Carmela GRIPPA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Carmela GRIPPA (M5S), replicando, prende atto della risposta fornita dal governo e si dichiara solo parzialmente soddisfatta. Ritiene che, una volta ripresa l'attività di revisione da parte dei centri autorizzati, sarà necessario uno slittamento di tutte le scadenze relative alle revisioni dei veicoli e dei mezzi pesanti nei prossimi anni, causando evidenti problemi anche per la sicurezza stradale. Osserva al riguardo che i medesimi centri di revisione sono chiamati ad arrestare la propria attività per poter rispettare le scadenze relative alle revisioni e ai collaudi delle proprie apparecchiature.

5-04041 Tasso: Iniziative per la valorizzazione delle linee ferroviarie turistiche con particolare riferimento alla linea storica Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle via Spinazzola.

Nunzio ANGIOLA (MISTO), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Nunzio ANGIOLA (MISTO), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, da cui emerge un evidente ritardo nella progettazione relativa al recupero di importanti ferrovie turistiche. Con riferimento alla ferrovia storica della regione Puglia, ritiene che il governo dovrebbe porre maggiore attenzione a tale opera di valorizzazione anche procedendo ad un efficace interlocuzione con i rappresentanti della regione medesima.

5-04042 Gariglio: Misure urgenti per garantire la vigilanza sulla gestione della società UIRnet spa e sue prospettive di riforma.

Davide GARIGLIO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Davide GARIGLIO (PD), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del governo, richiamando l'attenzione sulla gestione di dati sensibili da parte di una società di diritto privato in mano pubblica. Si tratta di una questione assai delicata dal momento che tale società potrà essere chiamata a gestire dati anche di società concorrenti.

5-04043 Maccanti: Iniziative urgenti per garantire il rimborso dei biglietti aerei non utilizzati a causa dell'emergenza da Covid-19.

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del governo, che giudica assolutamente inaccettabile, dal momento che si tratta di un vettore che sta per essere nazionalizzato e al quale viene riconosciuta la facoltà di scegliere le modalità di rimborso dei biglietti per l'annullamento di viaggi a causa dell'emergenza da coronavirus.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.40.

COMITATO DEI NOVE

Mercoledì 27 maggio 2020.

Modifiche al codice della strada.

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

Il Comitato dei nove si è riunito dalle ore 14.40 alle ore 15.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 27 maggio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 16.10.

Sull'ordine dei lavori.

Elena MACCANTI (LEGA), intervenendo sull'ordine dei lavori, richiama l'attenzione della Commissione sulla manifestazione di rappresentanti delle autoscuole del Lazio che attualmente si sta svolgendo in piazza Montecitorio. Al riguardo si chiede se non sia opportuno che tutti i gruppi della commissione esprimano un

gesto di solidarietà nei confronti dei manifestanti.

Raffaella PAITA (IV) condivide l'opportunità di una manifestazione di solidarietà da parte dei rappresentanti della commissione, anche ricevendo, con una innovazione della prassi, una ristretta delegazione al fine di ascoltare le istanze, laddove ciò sia consentito dalle attuali misure di sicurezza.

Davide GARIGLIO (PD) dichiara di condividere la proposta formulata dalla collega Paita.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), a nome del suo gruppo, giudica opportuno che la Commissione possa ricevere una delegazione dei manifestanti in rappresentanza delle autoscuole.

Giorgio MULÈ (FI) dichiara la disponibilità del gruppo di Forza Italia a ricevere la delegazione.

Marco SILVESTRONI (FDI) condivide la proposta di incontrare i manifestanti.

Alessandro MORELLI, *presidente*, accoglie la richiesta formulata all'unanimità dai membri della Commissione di un incontro informale con una rappresentanza delle autoscuole.

Schema di decreto legislativo reante 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 conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta odierna.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, presenta un'ulteriore nuova proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni, evidenziando come essa contempli una nuova osservazione, alla lettera *i*), volta ad allineare la disciplina delle sedi per le visite mediche a quanto previsto dal codice della strada, in base al quale le visite possono essere svolte anche presso le imprese di consulenza automobilistica e nautica.

Segnala inoltre che è stato espunto il riferimento all'introduzione del contratto di noleggio escursionistico, che aveva suscitato alcune perplessità da parte del collega Rixi, mentre accogliendo i rilievi del collega Silvestroni, è stata prevista una

specifico osservazione, alla lettera *d*), con la finalità di semplificare la normativa applicabile per l'assunzione del personale dell'equipaggio e per la conduzione dell'unità da diporto.

È stata infine prevista una condizione in tema di iscrizione del titolo di proprietà nell'archivio telematico centrale da parte del cantiere nautico di costruzione, precisando il contenuto della dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà.

La Commissione approva, all'unanimità, l'ulteriore nuova proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 7*).

La seduta termina alle 16.20.

ALLEGATO 1

5-04038 Paita: Iniziative urgenti in ordine allo svolgimento degli esami di abilitazione per le patenti di guida.

5-04048 Silvestroni: Iniziative urgenti in ordine allo svolgimento degli esami di abilitazione per le patenti di guida.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente in quanto trattasi di analogo argomento.

In questa fase 2, una specifica attenzione è stata dedicata al settore delle autoscuole, settore strategico per il nostro Paese che conta circa 7 mila imprese e 30 mila dipendenti.

Infatti a partire dal 20 maggio u.s., è stata consentita, sulla base delle indicazioni fornite dal Comitato tecnico-scientifico, la ripresa di tutte le attività formative di tipo teorico e pratico secondo le modalità tradizionali, e dunque non più soltanto a distanza, nel rispetto delle norme di comportamento previste dalle apposite linee guida adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 20 maggio u.s., dopo aver sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul territorio nazionale e tenendo conto dei protocolli predisposti da dette associazioni e sottoscritti dai sindacati dei lavoratori.

In particolare, le linee guida riguardano il riavvio delle attività didattiche delle autoscuole e la ripresa delle operazioni presso gli Uffici della motorizzazione civile, tra cui le procedure d'esame, sia di teoria che di pratica, per conseguire le patenti di guida e le patenti nautiche.

Sulla base di tali linee guida gli Uffici della Motorizzazione hanno ripreso l'attività di esame, utilizzando le opportune misure anti-contagio a tutela della salute sia dei candidati che dei funzionari esaminatori.

Quanto alla possibilità di svolgere gli esami di teoria presso le autoscuole, segnalo che detta possibilità è esclusa da quattordici anni e che, allo stato, non risultano venute meno le ragioni che, a suo tempo, hanno giustificato la previsione di una centralizzazione degli esami presso le sedi della Motorizzazione civile.

Concludo ricordando che l'articolo 209, comma 1, del decreto-legge n. 34/2020 (cd. decreto rilancio) ha istituito presso il MIT un Fondo con una dotazione di 7 milioni di euro per l'anno 2020 e 1,4 milioni per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per far fronte all'attuale situazione sanitaria e garantire la continuità dei servizi erogati dagli uffici della Motorizzazione civile, salvaguardando al contempo la salute dei dipendenti e dell'utenza attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi di protezione e l'adozione di nuovi modelli organizzativi e gestionali.

ALLEGATO 2

5-04039 Mulè: Proroga della convenzione con la Società italiana di navigazione (CIN) e iniziative volte ad assicurare il servizio di continuità territoriale con le isole.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La possibilità che la Commissione europea avvii una procedura di infrazione a fronte della proroga della convenzione con CIN in scadenza al 18 luglio 2020 non appare un'ipotesi verosimile per le considerazioni che seguono.

In primo luogo, va considerato che la Commissione europea, con decisione del 2 marzo 2020 (C2020/1110 *final*) ha stabilito che l'aggiudicazione della convenzione per lo svolgimento dei servizi di trasporto marittimo nel periodo compreso tra il 18 luglio 2012 e il 18 luglio 2020 non costituisce un aiuto di Stato (articolo 107, par. 1, TFUE).

In secondo luogo il comma 2 dell'articolo 205 del decreto-legge n. 34/2020 subordina l'efficacia della proroga proprio all'autorizzazione della Commissione europea.

Più in generale, la disciplina europea (Regolamento n. 3577/92) non consente di bandire automaticamente una nuova procedura di gara per i servizi di trasporto pubblico marittimo alla scadenza della precedente convenzione, ma richiede di svolgere una nuova istruttoria che abbia ad oggetto *in primis* la verifica della permanenza (o della modifica) delle esigenze di servizio pubblico e in secondo luogo la verifica che tali esigenze siano già soddisfatte o potenzialmente sostenibili dal mercato in regime di concorrenza e senza alcun intervento pubblico di carattere regolatorio o finanziario (compensazioni).

Nel caso in cui tale ultima analisi dia esito negativo, l'autorità competente può valutare diverse modalità di gestione delle linee in regime di servizio pubblico –

dall'imposizione di oneri di servizio pubblico orizzontali con o senza compensazioni agli armatori interessati fino all'aggiudicazione con gara di uno o più contratti di servizio – che, in un'ottica di proporzionalità, comportino la minore restrizione possibile della concorrenza.

Per giungere a tale risultato è necessario procedere ad un'analisi del mercato rilevante in senso *antitrust* valutando – alla luce delle condizioni di domanda e offerta esistenti – tutte le possibili alternative modali, intermodali e geografiche idonee a soddisfare l'esigenza di mobilità designata (nel caso di specie la continuità territoriale con le isole maggiori e con le isole Tremiti).

Orbene, la proroga della convenzione in scadenza al 18 luglio p.v. si è resa necessaria in quanto lo stato di emergenza nazionale da COVID-19 è stato dichiarato mentre erano in corso, e lo sono tuttora, da parte del MIT e di Invitalia s.p.a. le procedure di analisi previste sia dalla normativa europea che dalla delibera ART n. 22/2019, propedeutiche alla definizione delle esigenze di servizio pubblico ed alla consultazione del mercato.

A tale riguardo, non può sottacersi che i gravi effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 sulle condizioni di domanda e offerta di servizi marittimi possono senz'altro inficiare gli esiti delle analisi in corso sia dal punto di vista dell'analisi *antitrust* dei mercati rilevanti che in relazione alla successiva consultazione del mercato.

Tant'è che la stessa Commissione europea – nel più generale quadro tempo-

raneo delle misure di sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19 – ha riconosciuto la possibilità di prorogare la durata dei contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario per sopperire alle conseguenze economiche dell'emergenza sanitaria.

Ad ogni buon conto, il tempo della proroga previsto dal decreto rilancio – non oltre il 18 luglio 2021 – rappresenta un orizzonte temporale assolutamente

congruo durante il quale sarà possibile acquisire e valutare correttamente le possibili variazioni prospettiche della domanda e dell'offerta di servizi marittimi all'indomani della cessazione dell'emergenza e dei suoi effetti economici.

Tale periodo si rende necessario anche per sottoporre al Parlamento una riforma compatibile con il modello europeo che cambi le modalità della continuità territoriale.

ALLEGATO 3

5-04040 Grippa: Interventi normativi urgenti sulla disciplina vigente in materia di proroghe degli obblighi di revisione dei veicoli.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In tema di proroghe delle revisioni periodiche dei veicoli a motore, la competente Direzione generale per la motorizzazione del MIT comunica che per le revisioni dei mezzi di massa complessiva inferiore a 3.5 tonnellate le officine autorizzate stanno effettuando, già dall'inizio di maggio, circa 70.000 revisioni giornaliere.

Trattasi di dato estremamente significativo, se rapportato al numero di revisioni svolto giornalmente dalle officine prima del periodo emergenziale che era di circa 60.000 al giorno.

In altri termini, i cittadini stanno adempiendo all'obbligo di revisione periodica anche se la data di scadenza è prorogata e gli uffici preposti stanno accelerando nell'attività di evasione delle revisioni scadute prima dell'inizio dell'emergenza COVID-19.

Nel mese di maggio sono riprese anche le operazioni di revisione dei cosiddetti « mezzi pesanti », svolte esclusivamente dagli Uffici della motorizzazione civile, con priorità dei veicoli che devono effettuare trasporti all'estero.

A tale riguardo, si evidenzia che l'articolo 209, comma 1, del decreto-legge

n. 34 del 2020 (cd. decreto rilancio) ha istituito presso il MIT un Fondo con una dotazione di 7 milioni di euro per l'anno 2020 e 1,4 milioni per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per far fronte all'attuale situazione sanitaria e garantire la continuità dei servizi erogati dagli uffici della Motorizzazione civile, salvaguardando al contempo la salute dei dipendenti e dell'utenza attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi di protezione e l'adozione di nuovi modelli organizzativi e gestionali.

Quanto all'eventuale riduzione temporale della proroga concessa, si rappresenta che l'attuale previsione risulta assolutamente coerente con quella a carattere generale relativa alla proroga di tutte le autorizzazioni e contenuta nell'articolo 103, comma 2, della legge n. 18 del 2020.

Peraltro, si comunica che la Commissione europea ha predisposto uno schema di regolamento, attualmente in fase di approvazione, che prevede la proroga di 6 mesi per la scadenza dei documenti di guida e per le revisioni.

Di talché, l'ordinamento italiano risulta sostanzialmente già allineato con la disciplina eurounitaria.

ALLEGATO 4

5-04041 Tasso: Iniziative per la valorizzazione delle linee ferroviarie turistiche con particolare riferimento alla linea storica Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle via Spinazzola.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Rispondo sulla base degli elementi che sono stati forniti da Rete Ferroviaria Italiana.

Relativamente alla linea Rocchetta S. Antonio Lacedonia – Spinazzola – Gioia del Colle, l'esercizio commerciale è attualmente sospeso nel tratto San Nicola Melfi – Spinazzola – Gravina e vengono effettuati servizi sostitutivi con autobus tra Rocchetta S. Antonio e Gioia del Colle.

In considerazione dell'interesse manifestato dalla Regione Puglia alla valorizzazione della predetta tratta a scopo turistico, RFI ha effettuato una prima valutazione di costi e tempi per l'eventuale riattivazione.

In sintesi, per il ripristino dell'infrastruttura e la riattivazione della circolazione ferroviaria, sono stati presi in considerazione gli interventi da effettuarsi sul

tracciato e sull'armamento, che prevedono il rinnovamento di alcune tratte e la ricostruzione di altre, con tempi di realizzazione stimati in circa 24 mesi.

Il costo degli interventi è stimato in 33,5 milioni di euro, di cui 13 milioni per gli *asset* ubicati nel territorio della regione Basilicata e 20,5 milioni per quelli ubicati nel territorio della regione Puglia.

Quanto agli interventi sugli impianti di sicurezza e segnalamento lungo la tratta, si rappresenta che ai fini della circolazione ferroviaria sulle linee ad uso turistico la velocità massima è di 70 km/h.

Inoltre, RFI ha comunicato che, durante la circolazione dei treni, la sicurezza in corrispondenza dei circa 40 passaggi a livello sarà assicurata attraverso il presidio di agenti sul posto.

ALLEGATO 5

5-04042 Gariglio: Misure urgenti per garantire la vigilanza sulla gestione della società UIRnet spa e sue prospettive di riforma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riguardo alle convenzioni già stipulate dal MIT con la società UIRNet per la realizzazione e gestione della Piattaforma Logistica Nazionale ed in attuazione di specifiche disposizioni di legge, il Ministero ha già assunto le iniziative necessarie per procedere ad una loro rinegoziazione in un'ottica di contenimento dei costi e di modifica dei meccanismi di erogazione del contributo statale, al fine di garantire uno stretto collegamento con il raggiungimento di obiettivi pubblici oggettivamente misurabili.

Quanto ai nuovi finanziamenti, e in particolare ai 5 milioni annui richiamati dagli onorevoli interroganti, si procederà alla stipula delle convenzioni previste solo

all'esito del processo di revisione generale in corso che riguarda il ruolo di UIRNet, la sua *governance* e i meccanismi di controllo pubblico e di indirizzo strategico sulla società stessa.

In tale contesto di revisione generale, potranno essere riconsiderati gli attuali assetti societari anche rafforzando la funzione di vigilanza pubblica sulla società, evitando la frammentazione delle iniziative e degli interventi, riducendo il numero dei componenti degli organi collegiali nonché i costi gestionali al fine di garantire una maggiore efficienza ed economicità dell'attività di digitalizzazione della logistica portuale.

ALLEGATO 6

5-04043 Maccanti: Iniziative urgenti per garantire il rimborso dei biglietti aerei non utilizzati a causa dell'emergenza da Covid-19.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Certamente l'attuale fase emergenziale ha messo in evidenza con forza il tema del rimborso dei titoli di viaggio non utilizzati a causa del *lockdown*.

Pur condividendo l'obiettivo di assicurare la massima protezione dei consumatori, il principio del « giusto equilibrio degli interessi » impone di tenere conto delle conseguenze economiche che si verificherebbero per i vettori laddove fossero chiamati ad affrontare un esborso economico corrispondente alla totalità dei

trasporti cancellati a causa della pandemia Covid-19.

Sulla base di queste considerazioni, il Governo ha ritenuto che sia il vettore e non già l'utente a scegliere le modalità di effettuazione del rimborso, in contanti ovvero mediante un *voucher* di pari importo spendibile entro dodici mesi.

Al riguardo segnalo che l'11 maggio scorso l'ENAC, alla sezione Covid-19, ha pubblicato sul proprio sito istituzionale apposita informativa destinata ai passeggeri.

ALLEGATO 7

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).

PARERE APPROVATO

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 riconoscendo agli armatori la facoltà di dotare l'unità di personale adibito al comando;

rilevato che l'articolo 5, comma 1, lettera *a*), dello schema di decreto introduce all'articolo 19 del codice della nautica da diporto il comma 1-*bis*, che, per motivi di semplificazione amministrativa per i cantieri nautici, riconosce al cantiere la possibilità di iscrivere nell'archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) le unità da esso costruite, presen-

tando una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà di cui appare necessario precisare il contenuto, fermo restando il rispetto delle vigenti disposizioni in materia fiscale; sottolineando l'opportunità che il Governo valuti una armonica e uniforme semplificazione delle formalità di trascrizione;

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;

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;

rilevato che:

l'articolo 25, comma 1, lettera *c*), dello schema di decreto modifica l'articolo 59, comma 1, lettera *i*), del decreto legislativo n. 229 del 2017, relativa, fra l'altro, alla disciplina delle modalità di accertamento dei requisiti psico-fisici per le patenti nautiche;

occorre in proposito allineare la disciplina delle sedi per le visite mediche a quanto previsto dal codice della strada, in base al quale le visite possono essere svolte sia nelle autoscuole che nelle imprese di consulenza automobilistica, e nautica nella fattispecie, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264;

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) il comma 1-*bis* dell'articolo 19 del codice della nautica da diporto – introdotto dall'articolo 5, comma 1, lettera *a*), dello schema di decreto – sia sostituito dal seguente: « 1-*bis*. Per ottenere l'iscrizione nell'archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) di un'unità da diporto di propria costruzione, il cantiere che ha costruito, completato o assemblato l'unità presenta, in luogo del titolo di proprietà di cui al comma 1, una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, nella quale autocertifica le predette circostanze e che l'unità da diporto è di sua esclusiva proprietà, indicando altresì il nome, le caratteristiche tecniche del modello e il codice identificativo dello scafo. »;

2) 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*);

3) 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. »;

4) 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. »;

5) 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) 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, sia adottato tempestivamente il decreto attuativo del nuovo titolo professionale semplificato già previsto dal codice;

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 specifi-

care 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 introdurre 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;

i) all'articolo 59, comma 1, lettera i), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229 – come modificato dall'articolo 25, comma 1, lettera c), dello schema di decreto – si valuti l'opportunità di aggiungere, in fine, le parole: « , nonché nelle sedi dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. »