

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04413 Tasso: Costi relativi all'utilizzo di unità navali per attività di sorveglianza sanitaria	159
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	172
5-04411 Rosso: Disciplina applicabile alla sosta dei monopattini elettrici sui marciapiedi	159
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	173
5-04412 Gariglio: Iniziative per contrastare il fenomeno dei tassisti abusivi e ruolo del portale « GetTransfer.com »	159
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	174
5-04414 Silvestroni: Grave carenza di organico degli uffici della Motorizzazione civile	160
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	175
5-04415 Maccanti: Iniziative per la rapida realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione	160
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	176
5-04416 Grippa: Obbligatorietà delle operazioni di sanificazione di veicoli in occasione della sostituzione dei pneumatici	160
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	177

SEDE CONSULTIVA:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019. C. 2572 Governo.	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020. C. 2573 Governo.	
Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza) (Relazioni alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli</i>)	161
<i>ALLEGATO 7 (Relazione approvata)</i>	178
<i>ALLEGATO 8 (Relazione approvata)</i>	179
Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III Sezione del Documento di economia e finanza 2020. Doc. LVII, n. 3 – Sezione III e Allegati. (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	162

RISOLUZIONI:

7-00511 Marino: Iniziative in materia di esami per la patente di guida e di revisioni.	
7-00513 Sozzani: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di autoscuole e di revisioni.	

7-00520 Maccanti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di revisioni e di documento unico di circolazione.	
7-00521 Pizzetti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida e di autoscuole (<i>Discussione congiunta e rinvio</i>)	169
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	171

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 22 luglio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 14.45.

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.

5-04413 Tasso: Costi relativi all'utilizzo di unità navali per attività di sorveglianza sanitaria.

Riccardo MAGI (MISTO-CD-RI-+E), 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 1*).

Riccardo MAGI (MISTO-CD-RI-+E), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del governo che giudica non esauriente rispetto ai quesiti posti nell'interrogazione a sua firma. Evidenzia come le cifre indicate nei bandi emanati dal MIT siano esorbitanti rispetto agli ordinari costi dell'attività di sorveglianza sanitaria espletata in altri luoghi. Evidenzia altresì, la necessità che il governo garantisca la tutela dei diritti dei migranti, sottolineando il rischio che, con l'alibi dell'emergenza sanitaria, si creino *hotspot* galleggianti non idonei a rappresentare un posto sicuro per gli individui ospitati.

5-04411 Rosso: Disciplina applicabile alla sosta dei monopattini elettrici sui marciapiedi.

Roberto ROSSO (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Roberto ROSSO (FI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che non ritiene rassicurante in ordine alle criticità prospettate nell'interrogazione a sua firma. In particolare, evidenzia come le iniziative assunte dal governo abbiano determinato una grave situazione di incertezza relativa alla circolazione dei monopattini i cui conducenti non si sentono minimamente tenuti al rispetto di alcuna regola. Rileva come la situazione relativa alla circolazione di tali mezzi costituisca un esempio di « mobilità insostenibile » e suscettibile di arrecare grave pericolo per i soggetti più deboli quali ad esempio i disabili. Auspica che il Governo metta in campo tempestivamente misure adeguate anche in termini di campagne informative al fine di tutelare le libertà di tutti gli utenti e non compromettere ulteriormente la sicurezza dei cittadini.

5-04412 Gariglio: Iniziative per contrastare il fenomeno dei tassisti abusivi e ruolo del portale « Get-Transfer.com ».

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

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei

termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Davide GARIGLIO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo ed in particolare sul previsto recesso da parte di Loyalty spa dal contratto con la società *GetTransfer*, evidenziando, altresì, l'urgenza di prevedere una disciplina di tali piattaforme che garantisca la qualità del servizio offerto ed il rispetto della legalità.

5-04414 Silvestroni: Grave carenza di organico degli uffici della Motorizzazione civile.

Mauro ROTELLI (FDI), 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*).

Mauro ROTELLI (FDI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, che riferisce misure e iniziative ancora non attuate mentre la realtà dei settori delle autoscuole evidenzia una situazione ormai al collasso. Invita quindi il governo ad assumere misure straordinarie al fine di garantire lo smaltimento dell'enorme arretrato e assicurare l'espletamento di un servizio essenziale per i cittadini.

5-04415 Maccanti: Iniziative per la rapida realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione.

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

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

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatta della

risposta fornita dal rappresentante del governo che non consente di conoscere quali siano le reali intenzioni del governo. Al contrario segnala che nell'Allegato III « Italia veloce » presentato unitamente al programma nazionale di riforma da parte del Governo si faccia esplicito riferimento solo ad alcuni interventi di relativi alla linea ferroviaria Torno-Lione, che rivestono un'importanza limitata per la regione Piemonte, senza rispettare quanto già previsto dagli accordi in materia di infrastrutture transeuropee. Stigmatizza, infine, la mancata nomina del presidente dell'Osservatorio Torino-Lione, nonostante molti mesi fa il governo avesse, in risposta ad un'interrogazione a risposta immediata presentata il 14 gennaio presso questa Commissione, reso assicurazioni circa l'imminenza di tale nomina.

5-04416 Grippa: Obbligatorietà delle operazioni di sanificazione di veicoli in occasione della sostituzione dei pneumatici.

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

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

Carmela GRIPPA (M5S), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del governo, ribadendo che la pratica di prevedere costi per attività di sanificazione non obbligatorie riguardano anche il settore delle revisioni. Nell'evidenziare che tali attività, qualora ritenute necessarie, richiedono una specifica competenza e rispetto di procedure standardizzate auspica che il governo assuma provvedimenti adeguati a garantire una corretta informazione degli utenti.

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

La seduta termina alle 15.15.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 22 luglio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 15.20.

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019.

C. 2572 Governo.

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020.

C. 2573 Governo.

Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).

(Relazioni alla V Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti, rinviato nella seduta del 21 luglio 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che sui provvedimenti in esame non sono stati presentati emendamenti.

Invita quindi la relatrice ad illustrare le relative proposte di relazione.

Angela RAFFA (M5S), *relatrice*, presenta una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge recante il Rendiconto

generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019, ed una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020 per le parti di competenza della Commissione.

Diego SOZZANI (FI) indica preliminarmente le parti di competenza della commissione Trasporti in merito ai provvedimenti in esame.

Per quanto riguarda i programmi inseriti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che contengono la parte più cospicua delle risorse di bilancio, si registra in sede di assestamento un generale aumento di risorse rispetto alle previsioni della legge di bilancio. Al riguardo osserva che tale aumento di risorse è dovuto in gran parte alle misure adottate con i decreti relativi all'emergenza Covid ed in particolare con il decreto-legge cd. « Rilancio ». L'aumento più cospicuo riguarda il programma « Sviluppo e sicurezza della mobilità locale », con un aumento di 564 milioni ascrivibili per la quasi totalità allo stanziamento di 500 milioni a sostegno del trasporto pubblico locale dal decreto-legge cd. « Rilancio ».

Evidenzia che se da un punto di vista meramente contabile il giudizio sul disegno di legge di assestamento potrebbe apparire positivo, dal momento che le principali poste di bilancio sono tutte in aumento, politicamente permane il dissenso sull'impianto generale prima della legge di bilancio 2020 e poi dei decreti-legge adottati durante l'emergenza COVID, considerati ampiamente inefficienti per l'uso effettuato delle risorse a disposizione destinate ad una serie di interventi a pioggia e a nessuna misura di portata strutturale volta ad incentivare la ripresa dei singoli settori economici.

Alla luce dei risultati del rendiconto 2019, che si esamina congiuntamente all'assestamento di bilancio 2020, e dei dati di quest'ultimo disegno di legge, giudica opportuno chieder conto al relatore e al governo delle alte voci riportate in bilancio in conto residui. Ad esempio, per quanto riguarda il programma 13.5 « Sistemi fer-

roviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario», a fronte di una previsione iniziale di spesa di 567 milioni per il 2019, la spesa a consuntivo è stata di 171,4 milioni di euro, dovuta alle risorse non utilizzate per la linea ferroviaria Torino-Lione (243,5 milioni) ad interventi non realizzati relativi a grandi stazioni ferroviarie (17 milioni) e altre voci di spesa minori non realizzate. Nelle tabelle dell'assestamento 2020 alla voce della missione 13 «Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto» figurano quasi 3 miliardi di residui, di cui 2 miliardi circa ascrivibili al programma «Sviluppo e sicurezza della mobilità locale». Segnala questi dati sulla rilevanza dei residui in bilancio, in quanto probabilmente costituiscono la spia di quello che è uno dei principali mali dell'Italia, ossia l'estrema difficoltà a realizzare in concreto le opere strutturali.

Tra le voci minori di spesa in aumento previste dall'assestamento segnala i 7 milioni aggiuntivi per assicurare la continuità dei servizi della motorizzazione civile (nell'ambito del programma 13.1, cap.7101), in relazione alle disfunzioni segnalate, in particolare dalle autoscuole, in merito al funzionamento degli uffici della Motorizzazione, già esistenti prima del *lockdown* e aggravatisi dopo, in particolare per le note carenze di personale. Alla luce di ciò (che sarà oggetto anche di specifiche risoluzioni già calendarizzate in Commissione), ritiene necessario riflettere sul fatto se non sia opportuno un incremento di risorse più cospicuo dei 7 milioni attualmente previsti, anche al fine di garantire quelle nuove assunzioni che sembrano ormai indispensabili.

Altra questione che merita di essere posta al relatore e al Governo riguarda un chiarimento in merito al definanziamento operato di circa 20 milioni di euro sul 2020 al Fondo per il pluralismo e l'innovazione.

Anche per quanto riguarda i programmi di competenza della commissione Trasporti, inseriti nello stato di previsione del Mise, ritiene di poter svolgere le medesime considerazioni. Mentre da un

punto di vista meramente contabile, si registra un aumento di circa 50 milioni di euro, dovuto quasi integralmente alla disposizione del decreto cd. «Rilancio» che ha aumentato i fondi per l'emittenza radiotelevisiva locale.

Angela RAFFA (M5S), *relatrice*, nel condividere alcune delle considerazioni del collega Sozzani, ritiene che il tema della capacità di spesa delle amministrazioni sia un tema rilevante, aggravatosi durante lungo periodo di *lockdown*, e auspica che insieme al Governo anche il Parlamento possa indicare le misure più appropriate per garantire la ripresa economica del Paese.

La Commissione, con distinte votazioni, approva la proposta della relatrice di riferire favorevolmente sul disegno di legge recante il rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019, per le parti di propria competenza (*vedi allegato 7*) e la proposta della relatrice di riferire favorevolmente sul disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020, per le parti di propria competenza (*vedi allegato 8*). Nomina quindi la deputata Raffa quale relatrice per riferire presso la V Commissione sui provvedimenti in esame.

Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III Sezione del Documento di economia e finanza 2020.

Doc. LVII, n. 3 – Sezione III e Allegati.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata nella seduta odierna ad esaminare, per le parti di competenza, il Programma nazionale di riforma del Documento di economia e finanza 2020 e i relativi allegati, ai

fini dell'espressione del parere alla Commissione Bilancio.

Lo schema del Programma Nazionale di riforma (PNR) costituisce la sezione III del Documento di economia e finanza (DEF) e viene solitamente presentato contestualmente al Programma di stabilità (sezione I del DEF) e al documento recante l'analisi e le tendenze della finanza pubblica (sezione II del DEF). Ricorda che il DEF 2020, rispetto ai precedenti Documenti di economia e finanza, presentava un contenuto più essenziale e limitato, secondo quanto previsto dalle Linee guida aggiornate della Commissione europea per i Programmi di stabilità nazionali del 2020 del 6 aprile 2020. Uno dei profili più significativi era proprio il rinvio della presentazione del Programma nazionale di riforma (PNR) e degli allegati a un momento successivo.

Il Programma nazionale di Riforma è organizzato su cinque Aree prioritarie di riforma (Finanza sostenibile, riduzione del debito e politiche fiscali a sostegno della crescita; mercato del lavoro, scuola e competenze; politiche sociali, sostegno alle famiglie e lotta alla povertà; produttività, competitività, giustizia e settore bancario; sostegno agli investimenti materiali e immateriali in chiave sostenibile) strettamente collegate fra loro e allineate con la Strategia annuale di crescita sostenibile 2020 (ASGS 2020) e le Raccomandazioni indirizzate dal Consiglio all'Italia (CSR) nel luglio 2019 e all'Area Euro (CSR-Area Euro) nel dicembre 2019.

Il Programma nazionale di riforma risulta di estremo interesse per la Commissione, anche alla luce della presentazione dell'allegato « #italiaveloce – L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture » che dà un quadro estremamente approfondito delle strategie di sviluppo nei settori del trasporto di competenza della Commissione e contiene l'indicazione, nella sezione V, degli « interventi prioritari » con riferimento al settore ferroviario, portuale, aeroportuale e del trasporto rapido di massa.

Nella presente relazione darò conto dei contenuti del Programma nazionale di riforma, integrandolo con elementi di interesse tratti dall'Allegato « #italiaveloce ».

Con riferimento al settore dei trasporti il Governo sottolinea l'importanza di un'Italia connessa, sicura e sostenibile, dotando il Paese di un sistema integrato e resiliente di infrastrutture e servizi di trasporto capace di rilanciare la competitività delle imprese, delle città e dei territori, aumentare la qualità della vita dei cittadini, ridurre il divario tra aree del Paese e categorie sociali, adattare le grandi infrastrutture alle esigenze del futuro ed ai cambiamenti climatici puntando su decarbonizzazione, economia circolare, efficienza e uso razionale ed equo delle risorse naturali, contenimento del consumo di suolo e tutela del paesaggio.

Da un punto di vista strategico il Governo ricorda che il prossimo « Piano generale dei trasporti e della logistica » definirà gli obiettivi fino al 2030 sviluppando e aggiornando l'analisi dei fabbisogni avviata con « Connettere l'Italia », per poi procedere con la programmazione degli interventi infrastrutturali prioritari per soddisfare la domanda di mobilità attraverso l'emanazione nei prossimi mesi del primo documento di pianificazione pluriennale del Governo, strumento più agile e flessibile rispetto a quanto previsto dalle vigenti disposizioni normative.

La strategia del Governo punta all'integrazione delle infrastrutture di trasporto, di quelle energetiche, delle tecnologie digitali non solo sul piano della sostenibilità ambientale, ma anche su quello del soddisfacimento di una nuova domanda quale la micromobilità elettrica e la mobilità « dolce » (non motorizzata) per gli spostamenti urbani coerentemente con quanto previsto nei pilastri « Ambiente » e « Produttività » di cui alla Strategia annuale di crescita sostenibile (ASGS 2020) e in linea con le previsioni di cui alle Raccomandazioni del Consiglio europeo all'Italia (CSR n. 3) e all'Area Euro (CSR Area-Euro n. 2).

Si ricorda che le misure volte a favorire la mobilità sostenibile, oltre a una serie di

strumenti trasversali come le politiche di supporto pubblico al processo di innovazione (Piano « Transizione 4.0 »), si collocano nel contesto delle misure del *Green New Deal* europeo a cui il Governo italiano ha aderito ed al quale si affianca un *Green and Innovation Deal* nazionale, che ricomprende i fondi per l'innovazione e comporterà un aumento rilevante di fondi da dedicare agli interventi per la sostenibilità ambientale e sociale (per approfondimenti si rinvia al relativo paragrafo). In linea generale la strategia sarà perseguita anche nella fase di ripresa post COVID-19, con la priorità di sviluppare con adeguati investimenti, pur nelle difficoltà connesse alla garanzia della tutela della salute dei cittadini, i sistemi di trasporto: il sistema del trasporto aereo, ferroviario ad alta velocità, il trasporto pubblico locale e la continuità marittima.

Un primo ambito di rafforzamento degli investimenti pubblici, che sottolinea la progressiva integrazione tra settore trasportistico e settore delle nuove tecnologie di telecomunicazione, riguarderà proprio il rinnovamento e lo sviluppo delle infrastrutture di telecomunicazione e di trasporto. Si prevede l'attivazione di investimenti ad alto contenuto tecnologico e innovativo per la digitalizzazione del monitoraggio delle reti stradali, autostradali e ferroviarie. Si tratterebbe di realizzare un'architettura complessiva per il rilevamento e l'analisi dei dati sullo stato di funzionamento delle reti infrastrutturali, finalizzato alla prevenzione di eventi critici e alla ottimizzazione della attività di manutenzione in una logica predittiva.

Il Governo sottolinea il forte impegno verso una mobilità intelligente (*Smart Mobility*), che si tradurrà, in campo infrastrutturale, nell'incentivazione dell'uso delle nuove tecnologie ai fini dello sviluppo delle piattaforme di osservazione e previsione del traffico e per l'applicazione di sistemi di monitoraggio capaci di analizzare lo stato di conservazione delle opere infrastrutturali in modo continuativo. L'impiego della mobilità intelligente sarà ancora più rilevante nell'attuale fase di emergenza sanitaria.

Coerentemente con gli orientamenti e i regolamenti dell'Unione europea, il Governo sosterrà e accompagnerà la transizione dell'industria automobilistica verso la mobilità sostenibile e connessa attraverso un insieme di incentivi e regolamenti (in larga misura già stabiliti a livello UE). Saranno mantenuti gli incentivi esistenti per i veicoli a basse e a zero emissioni, nonché per la rottamazione del parco automobilistico più vecchio e inquinante. La politica infrastrutturale comprenderà il rapido sviluppo di una rete di punti di ricarica per le autovetture a propulsione elettrica. Il Governo sottolinea inoltre che la rete autostradale dovrà essere adeguata alla diffusione dei veicoli elettrici, tramite la dotazione di colonnine per la ricarica veloce.

Le iniziative legate alla mobilità « dolce », al rinnovo del materiale rotabile nella prospettiva della innovazione tecnologica e delle modalità di trazione più sostenibili, saranno accelerate.

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, il Governo sottolinea innanzitutto che si sta provvedendo alla ripartizione di risorse per incentivare l'interoperabilità e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto, privilegiando l'utilizzo di quelle a basso impatto ambientale e potenziando i sistemi su ferro locale, sia con nuovi investimenti infrastrutturali e tecnologici, sia attraverso il miglioramento della sicurezza delle ex ferrovie concesse, sottoposte tutte dallo scorso anno alla vigilanza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

Tali azioni permetteranno di ridurre la congestione e l'inquinamento in termini di emissioni, rumore e vibrazione in linea con la proposta della Commissione Europea di promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario (COM(2020)78 final del 4 marzo 2020).

Ricorda che il Piano Nazionale Strategico per la Mobilità Sostenibile mette a disposizione di Regioni, Città metropolitane ed Enti Locali oltre 4 miliardi, di cui 2,2 miliardi già assegnati alle Regioni per l'acquisto di nuovi bus ecologici adibiti al trasporto pubblico locale e alle relative

infrastrutture, mentre 398 milioni sono assegnati ai 38 Comuni che nel biennio 2018-2019 hanno registrato i più alti livelli di inquinamento da PM10 e biossido di azoto, per l'acquisizione di materiale rotabile ad alimentazione elettrica, a metano e a idrogeno. Si darà ulteriore impulso al processo di attuazione del Piano, anche nella prospettiva di sviluppo della filiera di produzione di autobus ad alimentazione alternativa nel nostro Paese.

Per quanto riguarda lo sviluppo delle reti ciclabili urbane il Governo ricorda che è stato istituito un apposito Fondo, con una dotazione finanziaria di 150 milioni per il triennio 2022-2024, destinato a finanziare nella misura del 50 per cento la realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da parte degli Enti Locali. Annuncia inoltre che è di prossima emanazione un decreto di ripartizione di circa 140 milioni con l'obiettivo di aumentare la sicurezza della rete ciclabile urbana ed ampliarla. L'obiettivo è quello di ripensare i contesti urbani anche in una logica di economia circolare, dando nuovo slancio a forme di *sharing* (ad esempio *car* e *bike sharing*). In questa ottica ricorda che il decreto-legge cd. «Rilancio» contiene numerosi incentivi alla mobilità sostenibile e prevede il finanziamento di progetti per le infrastrutture viarie e le piste ciclabili. L'allegato «#Italiaveloce» dà inoltre conto degli investimenti prioritari con riferimento alla rete ciclabile nazionale.

Nel trasporto pubblico locale, il Governo sottolinea come l'obiettivo di garantire servizi di trasporto pubblico locale più efficienti e di qualità sarà perseguito anche attraverso il superamento della spesa storica nella ripartizione del Fondo TPL e l'applicazione del costo *standard* come parametro di riferimento per la remunerazione dei servizi, garantendo più equità nella distribuzione delle risorse e più efficienza nell'erogazione dei servizi, mediante l'applicazione dei *benchmark* di efficienza determinati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Delibera n. 154/2019 relativa ai bandi di gara dei servizi TPL). Con specifico riferimento al trasporto rapido di massa, il Governo ricorda

l'assegnazione di risorse pari complessivamente a 3,7 miliardi, per il completamento di linee metropolitane e per la realizzazione di nuove linee tramviarie e filoviarie in tutto il Paese, mentre 1,3 miliardi saranno assegnati nei prossimi mesi. Sono già disponibili e in corso di assegnazione risorse per il rinnovo sostenibile del parco dei mezzi navali per i collegamenti con le isole minori.

L'allegato «#Italiaveloce» individua con riferimento al trasporto rapido di massa un ampio numero di progetti e programmi suddivisi per città metropolitana, distinguendo tra quelli finanziati e quelli in fase di progetto di fattibilità (per un totale di 120 interventi tra progetti e programmi, cui si aggiunge il progetto di automazione e trasformazione dei trasporti urbani). Le città metropolitane indicate nell'elenco sono: Milano, Torino, Venezia, Genova, Roma, Napoli, Bari, Bologna, Firenze, Cagliari, Messina, Reggio Calabria, Palermo, e Catania (pag. 325-345).

Nel trasporto ferroviario, il Governo annuncia che a livello nazionale sarà estesa la rete di alta velocità ferroviaria in tutto il Paese, con particolare riguardo per le Regioni del Sud (Calabria, Basilicata, Puglia e Sicilia). Ciò avverrà mediante un utilizzo oculato di tratte convenzionali e dedicate, eventualmente integrate da interventi infrastrutturali di adeguamento della rete esistente, o anche, laddove necessario, dalla realizzazione ex novo di varianti e tratte integrative. Si considera come un obiettivo concretamente perseguibile quello di garantire a tutte le principali aree urbane dell'Italia peninsulare tempi di accesso a Roma non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV sulla sua tratta di maggior lunghezza (4 ore e mezza). Fondamentale è considerata l'integrazione con la strategia nazionale dei servizi ferroviari regionali, attraverso il rafforzamento della loro capacità di alimentazione della nuova rete.

Questi profili sono ampiamente sviluppati nell'allegato «#italiaveloce». Appare di particolare interesse l'integrazione tra Alta velocità di rete, nodi urbani e trasporti regionali. Il documento disegna una

strategia estremamente chiara con riferimento alla necessità di immaginare i nodi della rete come specifici *hub* di traffico verso i quali concentrare la domanda che quindi sarà convogliata verso un insieme relativamente ristretto di stazioni e nodi di interscambio, ben connessi al resto del Paese. Allo stesso modo la differenziazione delle tipologie di traffico consentirà di offrire servizi di carattere metropolitano ad alta frequenza nelle grandi città e, talora, nelle città di media dimensione ed un servizio regionale veloce che per *comfort*, adeguatezza ed efficienza potrà essere competitivo con il trasporto su gomma. Il documento delinea quindi un progressivo superamento della logica, definita nel documento ormai residuale, del contratto di servizio « universale » e quindi della « vecchia concezione secondo cui si tratta di assicurare un livello di servizio omogeneo e talora residuale, a servizio delle aree più deboli e marginali ».

In questa logica di sistema si completerà inoltre il processo di rinnovo del parco rotabile del servizio ferroviario regionale e si procederà in tempi rapidi al rinnovo dei treni *intercity*.

Il Governo rileva inoltre che ulteriore slancio alle priorità nazionali, con specifico riferimento al settore ferroviario, potrà avvenire dall'accesso ai finanziamenti europei, massimizzando le opportunità che si renderanno disponibili nell'ambito del periodo di programmazione 2021-2027 e procedendo all'ulteriore sviluppo delle reti di trasporto trans-europeo, con focus sui progetti transfrontalieri ad alto valore aggiunto e sui progetti in corso di realizzazione lungo le direttrici prioritarie di sviluppo della rete nazionale.

Nell'allegato « #italiaveloce » si ricorda che il Governo ha formulato con specifico riguardo alla programmazione dei Fondi *Connecting Europe facility* 2021-2027, alcune proposte di finanziamento accolte nell'accordo finora raggiunto. Il documento indica:

la sezione « Marsiglia-Genova-La Spezia » insieme alla sezione « Milano-Bologna » lungo il Corridoio Mediterraneo; la sezione « Ravenna-Ancona » lungo il

Corridoio Baltico-Adriatico. Tra le sezioni transfrontaliere potenzialmente eleggibili fino al 50 per cento di cofinanziamento: le tratte di accesso al Tunnel di Base Brennero, comprendendo interamente il Corridoio di accesso alla galleria di base del Brennero « Monaco-Verona »; le tratte di accesso alla nuova linea ferroviaria Torino Lione; il prolungamento ad Ovest fino a Venezia della tratta transfrontaliera « Trieste-Divaccia »; la sezione *core* « Nizza-Ventimiglia ».

L'allegato « #italiaveloce » con riferimento allo sviluppo del trasporto ferroviario conferma quindi gli obiettivi generali già individuati nei precedenti documenti di programmazione e sopra descritti: la diffusione a rete dei servizi passeggeri di lunga percorrenza, con il nuovo disegno dell'Alta Velocità di Rete (AVR); l'integrazione con il trasporto regionale, destinato a svolgere non soltanto un ruolo primario a supporto della domanda di mobilità locale e metropolitana, ma anche ad alimentare il sistema dei collegamenti AVR di livello nazionale, favorendone lo sviluppo; il potenziamento dei servizi di trasporto merci, che tra i vari interventi è certamente tra i più ambiziosi visti gli obiettivi da conseguire a livello europeo.

Nel 2019, per il quarto anno consecutivo, sono aumentate le merci trasportate su ferro raggiungendo i 49 milioni di treni*Km percorsi (nel 2014 erano 43,76 milioni di treni*Km). Secondo la nuova strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, che assume alla sua base gli obiettivi del Libro Bianco UE del 2011, secondo il quale il 30 per cento del trasporto merci su strada sulle medio-lunghe percorrenze (> 300 km) dovrebbe essere trasferito su altri modi di trasporto entro il 2030, ed il 50 per cento entro il 2050. Tale obiettivo dovrebbe condurre il sistema ferroviario quanto meno ad approssimare la soglia dei 30 miliardi di tonnellate-km/anno.

Per conseguire tutti questi obiettivi in un quadro di sicurezza strutturale della rete, sta proseguendo il processo che ha

visto emergere di una visione nuova dell'assetto del sistema ferroviario nazionale, da considerare in termini unitari, superando la divisione storica fra la rete concessa a RFI e quella affidata ad altri gestori. In tal senso il progressivo allineamento degli standard di sicurezza tra le diverse infrastrutture ferroviarie, il rafforzamento del ruolo di RFI come punto di riferimento per l'innovazione e la sicurezza della rete grazie al proprio *know how*, integrandosi progressivamente e a diversi livelli, nella situazione delle porzioni di rete ferroviaria diverse dalla rete ferroviaria nazionale, rappresentano gli elementi connotativi di questo cambio di paradigma.

L'allegato #italiaveloce individua i programmi prioritari, 24 interventi prioritari, distribuiti sui nodi e sulle direttrici SNIT di 1° livello, caratterizzati da obiettivi prestazionali, con i relativi costi, risorse disponibili e fabbisogni e gli interventi prioritari da sottoporre a macrostudio di fattibilità o a revisione progettuale.

Con riferimento al trasporto aereo il Governo annuncia che si procederà all'aggiornamento del Piano Nazionale Aeroporti, garantendo una forte integrazione tra gli aeroporti e i loro territori in una logica intermodale, tenendo in ogni caso conto dei vincoli internazionali relativi alla riduzione in atmosfera dei gas serra. Secondo il nuovo assetto regolatorio, i diritti aeroportuali di tutti gli aeroporti, ivi compresi i maggiori scali oggetto di contratti di programma (cd. 'in deroga') saranno determinati secondo i modelli tariffari adottati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e improntati ai principi di correlazione ai costi, pertinenza, ragionevolezza e non discriminazione. Ciò sarà effettuato tenendo conto anche del contesto emergenziale e degli effetti di breve-medio periodo sulla catena del valore.

L'allegato #italiaveloce, con riferimento agli obiettivi strategici in questo ambito, conferma il perseguimento delle quattro linee di intervento già delineate nei precedenti documenti di programmazione. Si tratta del programma di sviluppo del cargo aereo; del programma di accessibilità su

ferro degli aeroporti; dell'ottimizzazione dell'uso della capacità *air side*; della *Security* e della promozione degli investimenti a supporto del passeggero. Con riferimento a tali ambiti l'allegato dà conto dei programmi e dei progetti indicati come prioritari e quelli da sottoporre a progetto di fattibilità o a revisione progettuale.

Interventi specifici saranno infine finalizzati a rafforzare la resilienza e la sostenibilità della filiera logistica con particolare riferimento alla intermodalità. Il Governo sottolinea infatti l'importanza di un moderno e resiliente sistema logistico, indispensabile per la ripresa e per la competitività nazionale e internazionale delle imprese e dei territori, anche attraverso il progressivo potenziamento dei quattro corridoi TEN-T che interessano il territorio nazionale, estendendosi verso la fascia adriatica. Sarà posta grande attenzione alla mobilità delle merci attraverso l'implementazione di un nuovo modello di logistica attento alle esigenze di sostenibilità ambientale. Le nuove tecnologie saranno fondamentali anche per il rinnovo del parco mezzi adibito all'autotrasporto a cui saranno assicurati da subito incentivi adeguati mediante risorse aggiuntive, già stanziata per il triennio 2020-2022 per circa 200 milioni, per consentire il superamento graduale della modalità di trazioni non più sostenibili e nel contempo assicurare una maggiore sicurezza del trasporto stradale.

Con riferimento al settore portuale, il Governo sottolinea che sarà dato un forte impulso agli interventi per migliorare la sostenibilità ambientale dei porti, con azioni qualificate come il piano nazionale per l'elettificazione delle banchine (*cold-ironing*) con il progetto Porti Verdi. Il Governo ricorda inoltre che è stato varato il Piano straordinario di investimenti infrastrutturali anche per incentivare crescita e lavoro al Sud, attraverso l'adozione e il coordinamento di vari strumenti di intervento quali contratti istituzionali di sviluppo, Zone Economiche Speciali (ZES) e contratti di rete. Il « Piano Sud 2030 – Sviluppo e coesione per l'Italia », presen-

tato dal Governo il 14 febbraio 2020, prevede infatti tra gli obiettivi quello del rafforzamento delle ZES.

Anche in questo settore l'allegato #italiaveloce conferma le linee di intervento strategico delineate nei precedenti documenti di programmazione individuando per ciascuna di esse gli interventi prioritari, distinguendo quelli sottoposti o da sottoporre a progetto di fattibilità.

I 9 Programmi di interventi portuali di seguito delineati si inquadrano nella riforma del sistema portuale in attuazione del Piano nazionale della portualità e della logistica del 2015:

1) « manutenzione del patrimonio pubblico demaniale », con particolare riferimento non solo al patrimonio edilizio e alle infrastrutture portuali ma anche con riferimento alle infrastrutture utilizzate nell'ambito del monitoraggio dei traffici marittimi e per assicurare la salvaguardia della vita umana in mare; 2) « digitalizzazione della logistica e ICT », rispetto al quale si ricordano le iniziative realizzate nell'ultimo biennio con particolare riferimento al pre-clearing ed ai fast corridors ed il Port management Information System ; 3) « ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti », per il quale si distingue tra « ultimo » miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e « penultimo » miglio, se relativi alla competenza di Rete ferroviaria italiana, che ne dà conto nel contratto di programma, parte investimenti con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nei relativi aggiornamenti; 4) « ultimo miglio stradale », che prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani; 5) « accessibilità marittima », finalizzato ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre in ciascun porto; 6) « efficientamento energetico ed ambientale » che prevede l'individuazione di un cruscotto di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani, tra i quali si segnala nel documento l'avvio di un confronto istituzionale per la valutazione di un « Piano nazionale del *cold ironing* », teso all'approfondimento degli aspetti tecnici, isti-

tuzionali e regolamentari per la promozione di interventi coordinati a livello nazionale per l'elettrificazione delle banchine nelle aree portuali; 7) « *waterfront* e servizi croceristici e passeggeri » che prevede una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei *waterfront* urbani; 8) « attività industriali nei porti », che prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti; 9) « aumento selettivo della capacità portuale », che prevede interventi diretti ad un aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e *container*.

Passando al settore delle telecomunicazioni, in attuazione del Piano Banda Ultralarga, si intende accelerare lo sviluppo dei cantieri nelle cd. aree bianche. Gli interventi della fase II del Piano saranno concentrati sul sostegno alla domanda per l'attivazione di servizi ultraveloci in tutte le aree del Paese e nella diffusione di infrastrutture a banda ultralarga nelle cd. aree grigie a fallimento tecnologico. Il Governo intende, inoltre, rafforzare le politiche di sostegno al rapido sviluppo della rete 5G, che si sono già concretizzate in iniziative quali le Case delle Tecnologie, i progetti di ricerca e sperimentazione unitamente alla dotazione di una rete di *data center* di prossimità per l'*edge cloud computing*.

Sottolinea che l'accesso alle risorse di Internet rappresenta ormai un diritto universale che va assicurato a tutti, famiglie e imprese, un fattore decisivo di competitività del sistema produttivo, lo strumento per superare l'isolamento e lo spopolamento delle aree interne, una condizione per assicurare a tutti il diritto all'informazione, all'istruzione e al lavoro, ed anche il fattore abilitante (attraverso l'*Internet* delle cose) di straordinari progressi nella tutela della sicurezza dei cittadini, nella prevenzione delle malattie e dei rischi ambientali e catastrofici. Il Governo sottolinea inoltre che in Italia la crescita della produttività è insoddisfacente soprattutto nel settore dei servizi, in cui è necessario migliorare l'efficienza allocativa anche attraverso un alleggerimento

della regolamentazione di svariati comparti, fra cui, ad esempio, le reti 5G. A tale proposito il Governo sottolinea che sarebbe auspicabile uniformare l'iter autorizzativo da seguire in caso di realizzazione di impianti di telecomunicazione, definendo chiaramente le procedure e i moduli da utilizzare e chiarendo le disposizioni che possono dar luogo a dubbi interpretativi e applicativi idonei a rallentare gli investimenti. In tal senso vanno gli interventi introdotti dal decreto-legge n. 76 del 2020, cosiddetto «semplificazioni». Anche in considerazione della recente segnalazione dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), occorre individuare le modalità per superare gli ostacoli all'installazione di impianti di telecomunicazione mobile e *broadband wireless access* presenti nelle normative locali (comunali e provinciali) che producono inefficienze e ritardi, mettendo a repentaglio i vantaggi competitivi che l'Italia ha conquistato, specialmente con riferimento allo sviluppo del 5G. Il Governo ritiene che il potenziamento dovrà riguardare anche il settore dei servizi digitali, il settore della robotica e dell'intelligenza artificiale, con particolare riferimento alla mobilità. I relativi investimenti dovranno consentire l'erogazione dei servizi in *cloud* per favorire e semplificare la fruizione in digitale degli utenti.

Con particolare riferimento alle considerazioni svolte dalla collega Maccanti durante lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata, desidera precisare che nel citato Allegato III «Italiaveloce, riguardo all'asse ferroviario Torino-Lione tra i progetti prioritari, sono previsti oltre il tunnel di base e l'adeguamento della linea storica, anche la cintura di Torino e la connessione al collegamento Torino-Lione.

Elena MACCANTI (LEGA) chiede alla presidenza che la Commissione possa disporre di adeguati tempi per esaminare, in modo approfondito, i contenuti del documento in titolo.

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

La seduta termina alle 15.30.

RISOLUZIONI

Mercoledì 22 luglio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 15.30.

7-00511 Marino: Iniziative in materia di esami per la patente di guida e di revisioni.

7-00513 Sozzani: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di autoscuole e di revisioni.

7-00520 Maccanti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di revisioni e di documento unico di circolazione.

7-00521 Pizzetti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida e di autoscuole.

(Discussione congiunta e rinvio).

La Commissione inizia la discussione congiunta delle risoluzioni.

Bernardo MARINO (M5S) illustra la risoluzione a sua prima firma, rilevando preliminarmente come il combinato disposto dei vari decreti succedutesi nelle ultime settimane abbiano messo il settore delle autoscuole in una sorta di limbo, avendo il governo stabilito il blocco delle attività didattiche e la sospensione degli esami di conseguimento per tutte le categorie di patente. Con riferimento alla parte dispositiva della risoluzione, evidenzia la necessità che il governo si impegni a bandire i concorsi per assumere esaminatori e tecnici del settore nonché per assicurare la possibilità per coloro che sono stati già assunti di sostenere celermente gli esami di abilitazione. Inoltre evidenzia la necessità di iniziative idonee a consentire la ripresa degli esami, prevedendo la possibilità per le autoscuole di consentire lo svolgi-

mento degli esami anche in altre sedi nonché a valutare l'opportunità per l'esame teorico di adottare iniziative volte a sostituire la figura degli esaminatori di scuola guida con quella di funzionari della pubblica amministrazione. Infine rileva la necessità che il governo adotti le iniziative più opportune volte a individuare una soluzione in merito alle proroghe in scadenza delle revisioni e per favorire una progressiva ripresa di tali attività al fine di evitare sia la gestione di un numero di pratiche insostenibile sia il ricorso all'applicazione di quanto previsto dal regolamento europeo n. 698 del 2020.

Roberto NOVELLI (FI) illustra in qualità di cofirmatario la risoluzione del suo gruppo, evidenziando come il lungo periodo di fermo delle attività abbia messo a dura prova il settore delle autoscuole. Rileva altresì come il riavvio delle attività ed in particolare degli esami per la patente si sia mostrato estremamente difficoltoso e lento per una serie di fattori a cominciare dall'elevato numero di esami arretrati da svolgere; al fine di consentire la piena funzionalità degli uffici della motorizzazione civile invita quindi il governo ad adottare iniziative per ampliare l'attuale pianta organica, procedendo all'assunzione di nuovo personale nonché a valutare la riduzione della quota di personale che attualmente svolge la propria attività in modalità agile. Sempre con riferimento alla parte dispositiva della risoluzione in esame, rileva la necessità di iniziative volte ad uniformare su tutto il territorio nazionale l'attività degli uffici della motorizzazione civile per lo svolgimento degli esami. Inoltre, al fine di ridurre il numero di esami arretrati, invita il governo a valutare lo svolgimento degli esami di teoria anche presso le sedi delle autoscuole che garantiscano la piena applicazione delle misure di distanziamento sociale e sanitarie volte a prevenire il contagio. In considerazione delle carenze di organico e del gran numero di esami arretrati da effettuare, invita il governo ad adottare iniziative volte a prevedere, in via transitoria, una riduzione dei tempi di svolgimento degli esami di guida pratica ovvero un aumento da 6 a 10 ore delle lezioni di guida certificate che il candidato deve sostenere

per poter svolgere l'esame; invita altresì il governo ad adottare iniziative al fine di prevedere l'applicazione della misura di distanziamento sociale di 1 metro in luogo di quella attualmente prevista pari a 3 metri nonché a valutare una tempistica anticipata per l'effettuazione delle attività di visita e prova e di revisione previste dal codice della strada nelle regioni in cui non si verificano nuovi contagi ovvero dove questi risultino in costante riduzione.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA) illustra in qualità di cofirmatario la risoluzione presentata dal gruppo della Lega. In particolare, con riferimento agli impegni rivolti al governo, evidenzia la necessità di adottare con la massima sollecitudine soluzioni per porre fine alla carenza di organico che affligge gli uffici della motorizzazione civile in tutta Italia. Rileva la necessità di iniziative volte a individuare soluzioni temporanee per smaltire il cronico arretrato degli uffici, anche coinvolgendo personale qualificato proveniente da altre istituzioni ovvero delegando l'effettuazione di alcuni procedimenti in seno alle autoscuole. Invita quindi il governo a dare attuazione alla vigente previsione di poter effettuare presso officine esterne le revisioni periodiche dei veicoli con massa superiore a 3,5 tonnellate nonché a disporre il differimento dell'obbligatorietà delle procedure per il rilascio del documento unico di circolazione quale misura di sostegno e semplificazione per cittadini ed imprese del settore. Invita quindi il governo ad ammettere all'esercizio del ruolo di esaminatore per le prove teoriche e pratiche per il conseguimento della patente di guida tutto il personale in servizio presso la motorizzazione civile che abbia superato il relativo corso di abilitazione nonché ad avviare un percorso di seria riforma della disciplina vigente in materia di organizzazione, funzionamento, personale e compiti della direzione generale per la motorizzazione del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Luciano PIZZETTI (PD), nel condividere molte delle considerazioni svolte dai colleghi fin qui intervenuti, ricorda come la maggioranza abbia provato ad inserire nel decreto-legge rilancio alcune norme che cercavano di

affrontare le criticità relative al settore delle autoscuole, norme che non sono state poi inserite nel testo finale in quanto tali materie sono state stralciate dal provvedimento anche su richiesta delle opposizioni. Nel ribadire l'estrema gravità della carenza di organico soprattutto nelle regioni del Nord, invita il governo ad adottare le misure ritenute più opportune al fine di affrontare una grave situazione non più accettabile. Ritiene vi siano le condizioni perché la Commissione trasporti possa adottare una risoluzione unitaria anche sulla base degli impegni assunti dal governo durante l'esame del decreto-legge cd. « Rilancio ». Auspica un intervento del governo risolutivo che possa risolvere le carenze di organico degli uffici della motorizzazione civile non solo per lo smaltimento dell'enorme mole di arretrato ma anche per consentire l'espletamento delle attività in prospettiva.

Mauro ROTELLI (FDI) preannuncia a nome del suo gruppo la presentazione di una risoluzione sulle questioni fin qui emerse nel dibattito, che ritiene possa essere abbinata alle altre risoluzioni all'esame della commissione. Ritiene che la situazione drammatica in cui versano gli uffici della motorizzazione civile nonché il settore delle autoscuole richieda provvedimenti immediati da parte del governo non più rinviabili.

Carmela GRIPPA (M5S), nel condividere l'opportunità che la Commissione possa adottare una risoluzione unitaria, ricorda come durante la discussione del decreto-legge cd. « Rilancio » anche il suo gruppo abbia sollevato la questione relativa alla carenza di organico degli uffici della motorizzazione civile, la situazione di grave crisi del settore delle autoscuole nonché le criticità relative all'attività di revisione dei veicoli. Auspicando che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa intervenire con misure urgenti ed adeguate, segnala che nell'ambito di un regolamento europeo attualmente in discussione è prevista un'ulteriore proroga di sette mesi sia della scadenza delle

patenti che del termine per l'effettuazione della revisione dei veicoli.

Diego DE LORENZIS (M5S) osserva come nel dibattito fin qui svoltosi siano emersi sia il tema della tutela degli operatori del settore così il tema della tutela degli utenti. Ricorda come nell'ambito della discussione della proposte di legge di modifica del codice della strada la Commissione abbia a lungo dibattuto anche sul tema della sicurezza stradale, tema strettamente legato a quello delle degli esami per il conseguimento delle patenti di guida nonché al tema della revisione dei veicoli. Ricorda come in quel progetto di riforma del codice della strada era stata prevista la proroga della scadenza del cd. foglio rosa e sottolinea, in generale, l'urgenza di interventi immediati da parte del governo al fine di affrontare una situazione di grave crisi del settore richiamato ulteriormente aggravata dalla pandemia.

Giovanni Battista TOMBOLATO (LEGA) richiama l'attenzione del governo sulla necessità di provvedimenti immediati anche per il procedimento di rottamazione delle auto così come prospettato in un'interrogazione a sua prima firma, rilevando come vi siano migliaia di auto ferme in attesa di poter completare la procedura di rottamazione per la quale occorre preliminarmente procedere alla cancellazione del veicolo dal pubblico registro automobilistico (PRA).

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia la discussione congiunta ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.55.

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

Mercoledì 22 luglio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.55 alle 16.

ALLEGATO 1

5-04413 Tasso: Costi relativi all'utilizzo di unità navali per attività di sorveglianza sanitaria.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il decreto del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 1363 del 18 aprile 2020, al fine di assicurare il rispetto delle misure di isolamento fiduciario e di quarantena adottate per contrastare la diffusione epidemiologica da COVID-19 da parte dei migranti soccorsi dall'Alan Kurdi e dalla nave spagnola Aita Mari, ha previsto che la Croce Rossa, in qualità di soggetto attuatore, potesse utilizzare la nave individuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito della Convenzione del 18 luglio 2012 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia Italiana di Navigazione spa.

L'articolo 16, comma 2, di detta Convenzione stabilisce, infatti, che la società CIN ha la responsabilità di garantire la disponibilità di una nave di riserva per esigenze di pubblico interesse secondo le disposizioni emanate dal Ministero.

In attuazione di detta previsione e per far fronte alle predette esigenze, è stata individuata l'unità Rubattino, in relazione

alla cui attività è stato richiesto il riconoscimento della somma di euro 423.182,00.

Nell'evidenziare che detta somma si riferisce, esclusivamente, all'assistenza alloggiativa e alla sorveglianza sanitaria con oneri a carico delle risorse messe a disposizione del Dipartimento della protezione civile, si rappresenta che è in corso l'attività istruttoria finalizzate alla verifica contabile-amministrativa di detto importo.

Per quanto concerne l'attività della Moby Zazà, si ricorda che essa è stata espletata in attuazione del decreto del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 1287 del 12 aprile 2020 e che i relativi oneri gravano sulle risorse messe a disposizione dal medesimo Dipartimento.

Allo stato, il soggetto attuatore (Capo del Dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione del Ministero dell'interno) è in attesa di ricevere la documentazione amministrativo-contabile relativa all'attività sopra descritta per le necessarie verifiche.

Conseguentemente, non è stato ancora erogato alcun importo.

ALLEGATO 2

5-04411 Rosso: Disciplina applicabile alla sosta dei monopattini elettrici sui marciapiedi.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'articolo 1, commi 75 e seguenti, della legge di bilancio 2020 ha previsto la sperimentazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, che in tale fase sono considerati velocipedi e pertanto soggetti alla disciplina di regolazione della circolazione di cui al Codice della strada.

La citata legge di bilancio ha anche previsto che i servizi di noleggio dei monopattini possano essere attivati solamente previa delibera di giunta comunale che deve, tra l'altro, stabilire le modalità di sosta consentite.

Più in generale, in merito alla possibilità, per i suddetti monopattini, di sostare sul marciapiede, si richiamano le disposizioni di cui all'articolo 158 del Codice della strada in materia di divieto di fermata e sosta dei veicoli, che stabilisce al comma 1, lettera *h*), che la fermata e la sosta sono vietate sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione.

In tali casi, la violazione è sanzionata ai sensi del comma 5 del medesimo articolo.

ALLEGATO 3

5-04412 Gariglio: Iniziative per contrastare il fenomeno dei tassisti abusivi e ruolo del portale «GetTransfer.com».**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al funzionamento delle piattaforme digitali finalizzate all'incontro tra domanda e offerta di servizi di trasporto pubblico non di linea (taxi e NCC), faccio presente che è in corso di definizione il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, finalizzato a disciplinare, in attuazione dell'articolo 10-*bis*, comma 8, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, le attività di dette piattaforme.

Mediante tale decreto sarà possibile monitorare sia l'attività di dette piattaforme, sia la tipologia e la qualità dei servizi erogati.

Quanto all'attività della piattaforma *GetTransfer* promossa attraverso il programma Mille Miglia, la Alitalia Loyalty spa (società del gruppo che ha sottoscritto l'accordo con *GetTransfer*) comunica che –

a seguito di alcune segnalazioni ricevute sia da alcuni soci sia da concorrenti di *GetTransfer* aventi ad oggetto alcune irregolarità da parte di quest'ultima nell'erogazione del servizio – sono stati chiesti approfondimenti a *GetTransfer* non solo su tali irregolarità, ma anche sul mantenimento della qualità del servizio verificata al momento della sigla del contratto.

Nonostante le rassicurazioni ricevute e con il primario obiettivo di tutelare al meglio le *partnership* con consorzi e compagnie di trasporti non di linea che hanno con Loyalty un rapporto pluriennale di collaborazione, lo scorso 9 luglio la stessa Loyalty ha notificato a *GetTransfer* la propria decisione di recedere unilateralmente dall'accordo con efficacia a partire dal prossimo 1° settembre 2020.

ALLEGATO 4

5-04414 Silvestroni: Grave carenza di organico degli uffici della Motorizzazione civile.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al quesito posto, evidenzio che all'inizio del corrente anno è stato portato a termine, con l'assunzione di tutti i vincitori, il concorso bandito dal MIT per il reclutamento di 148 funzionari ingegneri meccanici per gli Uffici della motorizzazione civile.

Nel periodo di *lock down*, sono stati assunti per gli UMC ulteriori 10 funzionari ingegneri e funzionari tecnici, 3 funzionari amministrativi e 11 assistenti tecnici.

È stata anche stipulata una convenzione con il Comune di Roma che consentirà a breve l'assunzione fino a 80 assistenti di II area, da impiegare nelle funzioni di esaminatore di guida.

A seguito del confronto con le organizzazioni sindacali e di categoria, sono state

adottate, nello scorso mese di maggio, apposite linee guida finalizzate alla tempestiva ripresa delle attività delle auto-scuole e degli Uffici della motorizzazione civile (patenti, revisioni e collaudi).

Inoltre è stata definita una innovativa articolazione giornaliera dell'orario di lavoro del personale impiegato nello svolgimento delle attività tecniche.

Da ultimo, al fine di velocizzare le attività di revisione ed eliminare il relativo arretrato, evidenzio che verranno assunte tutte le iniziative necessarie per garantire la piena operatività del registro degli ispettori abilitati previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, n. 214.

ALLEGATO 5

5-04415 Maccanti: Iniziative per la rapida realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con specifico riguardo al progetto Torino Lione, la Commissione europea ha recentemente evidenziato che la tratta transfrontaliera sarà completata prima della scadenza del 2030 e sarà conforme ai requisiti del regolamento TEN-T.

Per garantire la rapida realizzazione dell'opera in argomento, il 17 aprile 2020 è stato sottoscritto l'Amendment al contratto di sovvenzione europea, in piena sintonia con la parte francese, che ha permesso l'estensione dei termini temporali fino alla fine del 2022 e di conservare il contributo europeo.

Allo stato, per la realizzazione dell'opera sono in corso di svolgimento, tra Italia e Francia, gare per 4 miliardi di euro e sono attivi 6 cantieri.

È stato scavato oltre il 18 per cento (circa 30 chilometri) dei 164 chilometri di gallerie previste per l'opera (2 tunnel paralleli, 4 discenderie, già realizzate, e 204 *by-pass* di sicurezza; 68 chilometri di sondaggi geognostici e carotaggi), completato lo scavo meccanizzato dei primi 9 chilo-

metri del tunnel di base in cui passeranno i treni ed appaltato il 21 per cento dei lavori totali previsti per l'opera.

In Italia è stata completata la prima fase dell'allargamento del cantiere di Chiomonte (impegnando 150 addetti di 7 aziende del territorio) che diventa cantiere del tunnel di base ed è stata assegnata la realizzazione delle nicchie di interscambio di Chiomonte.

Nell'ultimo mese sono stati affidati 5 appalti per un totale di circa 40 milioni di euro per monitoraggi ambientali, sicurezza sul lavoro, gestione dei materiali di scavo e protezione e mantenimento dei cantieri.

È inoltre in corso la gara per l'affidamento della realizzazione dello svincolo autostradale di Chiomonte, che faciliterà l'accesso dei mezzi dalla A32 alla Maddalena e porterà alla costruzione di una nuova infrastruttura, ora funzionale al cantiere ma destinata a rimanere a servizio del comune di Chiomonte a lavori terminati, nonché quella relativa allo spostamento dell'autoporto di Susa, per i lavori nella Piana afferenti al tunnel di base.

ALLEGATO 6

5-04416 Grippa: Obbligatorietà delle operazioni di sanificazione di veicoli in occasione della sostituzione dei pneumatici.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito agli episodi riferiti con l'atto in esame, la Direzione generale per la motorizzazione ha rappresentato che nessuna specifica disposizione è stata impartita sulla sanificazione dell'autoveicolo dietro pagamento a seguito di intervento presso le officine meccaniche.

Aggiungo che ad oggi al MIT non risulta pervenuta alcuna segnalazione in tal senso.

Naturalmente resta l'obbligo per gli esercizi commerciali di adottare tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza dei lavoratori e dei clienti dal rischio del contagio.

Ad ogni modo, il quesito posto dagli onorevoli interroganti è stato portato all'attenzione sia del Ministero della salute che della Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Al riguardo l'Autorità ha comunicato di aver ricevuto due segnalazioni relative alla presunta applicazione obbligatoria a carico dei clienti di una cosiddetta tariffa sanificazione anti COVID-19 da parte di alcune case automobilistiche, per la prestazione di servizi di assistenza diversi dal cambio pneumatici e che su tali denunce sono in corso le attività di verifiche pre-istruttorie.

Una volta completata la raccolta delle evidenze informative, l'Autorità procederà alla valutazione circa la sussistenza o meno di fatti rilevanti ai sensi del Codice del consumo.

In base a detto Codice, infatti, il professionista deve assicurare, fin dal primo contatto con il consumatore, una corretta e trasparente informazione sul servizio offerto, tale da permettere all'utente di effettuare liberamente le sue scelte. L'Autorità può dunque intervenire esclusivamente laddove ipotesi come quelle in esame si accompagnino all'esistenza di omissioni informative da parte del professionista in ordine al prezzo complessivo del servizio prestato, così da indurre il consumatore ad assumere una decisione di natura commerciale che non avrebbe altrimenti preso.

L'Autorità può accertare altresì l'eventuale ingannevolezza di condotte commerciali degli operatori del settore tese a veicolare nel consumatore medio il falso convincimento in merito all'obbligatorietà dell'attività di sanificazione del veicolo, prima o dopo l'intervento di assistenza.

ALLEGATO 7

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019 (C. 2572 Governo).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge C. 2572, di iniziativa governativa, recante il Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019, relativamente alle parti di propria competenza,

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE.**

ALLEGATO 8

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020 (C. 2573 Governo).

Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2020 (limitatamente alle parti di competenza).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge C. 2573, di iniziativa governativa, recante « Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020 », con riferimento, limitatamente alla parti di competenza, alla Tabella n. 2, recante lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finan-

ziario 2020, alla Tabella n. 3, recante lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2020, e alla Tabella n. 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2020,

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE.**