

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Direzione VI – Interventi finanziari nell'economia del Dipartimento del Tesoro e dell'Ispettorato Generale per gli Affari Economici della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze, nell'ambito della discussione della risoluzione n. 7-00488 Ficara sul contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia Spa	257
--	-----

SEDE CONSULTIVA:

DL 125/2020: Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020. C. 2779 Governo, approvato dal Senato (Parere alla XII Commissione) (<i>Esame</i>)	257
---	-----

ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	268
--	-----

DL 130/2020: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione, protezione internazionale e complementare, modifiche agli articoli 131- <i>bis</i> , 391- <i>bis</i> , 391- <i>ter</i> e 588 del codice penale, nonché misure in materia di divieto di accesso agli esercizi pubblici ed ai locali di pubblico trattenimento, di contrasto all'utilizzo distorto del <i>web</i> e di disciplina del Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale. C. 2727 Governo (Parere alla I Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione</i>)	262
---	-----

ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	269
--	-----

DL 125/2020: Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020. C. 2779 Governo, approvato dal Senato (Parere alla XII Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	263
---	-----

RISOLUZIONI:

7-00488 Ficara: Contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia Spa (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00093</i>)	265
---	-----

ALLEGATO 3 (<i>Nuovo testo approvato</i>)	270
---	-----

7-00540 Bergamini, 7-00564 Paita, 7-00576 Donina e 7-00584 Luciano Cantone: Iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione della risoluzione 8-00094, del testo unificato n. 8-00095 e della risoluzione 7-00576</i>)	266
---	-----

ALLEGATO 4 (<i>Nuovo testo approvato</i>)	275
---	-----

ALLEGATO 5 (<i>Testo unificato delle risoluzioni approvato</i>)	276
---	-----

ALLEGATO 6 (<i>Testo approvato</i>)	278
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2019-2020. C. 2757 Governo, approvato dal Senato.

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2019 Doc. LXXXVII, n. 3 (Parere alla XIV Commissione) (<i>Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazione favorevole sul disegno di legge C. 2757 – Parere favorevole sul Doc. LXXXVII, n. 3</i>)	267
ALLEGATO 7 (Relazione approvata)	280
ALLEGATO 8 (Parere approvato)	282
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	267
COMITATO RISTRETTO:	
Modifiche al codice della strada. Esame C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A	267

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 18 novembre 2020.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Direzione VI – Interventi finanziari nell'economia del Dipartimento del Tesoro e dell'Ispettorato Generale per gli Affari Economici della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze, nell'ambito della discussione della risoluzione n. 7-00488 Ficara sul contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia Spa.

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.05 alle 12.35.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 18 novembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Salvatore Margiotta.

La seduta comincia alle 15.

DL 125/2020: Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa

del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020.

C. 2779 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla XII Commissione).

(Esame).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Luciano NOBILI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, alla XII Commissione Affari sociali, sul disegno di legge di conversione del decreto-legge 7 ottobre 2020, n. 125, recante misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020 (C. 2779, approvato dal Senato).

Il provvedimento introduce una serie di misure connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica, deliberata dal Consiglio dei ministri lo scorso 7 ottobre.

In particolare, l'articolo 1 dispone la proroga al 31 gennaio 2021 delle disposizioni che prevedono la possibilità di adottare con D.P.C.M., secondo le procedure già definite dalla legislazione vigente, misure volte a contenere e contrastare i rischi sanitari derivanti dalla diffusione del Co-

vid-19. L'elenco di tali misure, contenuto nel decreto-legge n. 19 dello scorso mese di marzo, è integrato con la possibilità di imporre l'obbligo di avere sempre con sé i dispositivi di protezione delle vie respiratorie e di doverli utilizzare in circostanze ulteriori rispetto a quelle già previste dalla normativa vigente.

Nelle more dell'adozione dei D.P.C.M., è confermata la facoltà delle regioni di adottare temporaneamente misure maggiormente restrittive, mentre misure ampliative potranno essere introdotte nei soli casi e nel rispetto dei criteri previsti dai D.P.C.M. e d'intesa con il Ministro della salute.

Con riferimento ai profili di interesse della Commissione, segnala in particolare le seguenti disposizioni.

L'articolo 1, comma 4-*quater*, introdotto dal Senato posticipa dal 31 dicembre 2020 al 30 aprile 2021 il termine di validità dei documenti di riconoscimento e di identità con scadenza dal 31 gennaio 2020 (data della dichiarazione dello stato di emergenza da COVID-19), già prorogato dal decreto-legge cd. « Cura-Italia » (articolo 104, comma 1, DL n. 18/2020). Tra tali documenti rientrano anche le patenti di guida e le patenti nautiche.

L'articolo 1, comma 4-*octies*, anch'esso introdotto dal Senato, dispone il differimento dal 31 luglio 2020 al 31 dicembre 2020 del termine per l'adozione dei provvedimenti di riorganizzazione degli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ivi compresi quelli di diretta collaborazione.

I commi da 4 a 6 dell'articolo 1-*bis*, introdotto dal Senato, prevedono la sospensione, dal 1° settembre al 31 dicembre 2020, dei termini per gli adempimenti e i versamenti dei tributi nonché dei contributi previdenziali ed assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie professionali, dovuti dagli armatori delle imbarcazioni sequestrate dalle autorità libiche in data 1° settembre 2020.

L'articolo 2, comma 1, reca alcune modifiche alla disciplina della cosiddetta « App Immuni » e della gestione e utilizzo della

relativa piattaforma (di cui all'articolo 6 del DL n. 28/2020).

Le modifiche concernono:

l'introduzione del riferimento all'interoperabilità con le piattaforme che svolgano le medesime finalità nel territorio dell'Unione europea (lettera *a*) del comma 1);

la proroga del termine finale per l'utilizzo dell'applicazione e della piattaforma, nonché del termine finale per il trattamento dei relativi dati personali e per la cancellazione o la conversione in forma definitivamente anonima degli stessi dati. In particolare, il termine è fissato alla data di cessazione delle esigenze di protezione e prevenzione sanitaria, legate alla diffusione, anche a carattere transfrontaliero, del COVID-19, da individuare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della salute; in ogni caso, il termine non può essere successivo al 31 dicembre 2021 (attualmente il termine coincide con la data di cessazione dello stato di emergenza e, comunque, non può essere successivo al 31 dicembre 2020) (lettera *b*) del comma 1). Ai fini della copertura degli oneri derivanti dalla suddetta proroga, pari a 3 milioni di euro per il 2021, si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nel bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei Ministri (comma 2).

Il comma 1-*bis*, introdotto dal Senato, prevede che i lavoratori del settore pubblico e privato possano utilizzare i propri dispositivi telematici e telefonici durante l'orario di lavoro, anche in deroga ai regolamenti aziendali e ai fini della fruizione della App Immuni durante il medesimo orario, fino alla conclusione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19.

L'articolo 4-*bis*, introdotto al Senato, attribuisce all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni il compito di verificare, mediante apposita istruttoria, la sussistenza di eventuali effetti distorsivi o di posizioni comunque lesive del pluralismo nei casi in cui un soggetto si trovi ad operare, con-

temporaneamente, nei mercati delle comunicazioni elettroniche e in un mercato diverso, ricadente nel sistema integrato delle comunicazioni (SIC).

In particolare, l'articolo in questione, al comma 1, prevede che a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame e per i successivi sei mesi, in considerazione delle difficoltà operative e gestionali derivanti dall'emergenza sanitaria, qualora un soggetto si trovi ad operare contemporaneamente nei mercati delle comunicazioni elettroniche e in un mercato diverso, ricadente nel sistema integrato delle comunicazioni (SIC), anche attraverso partecipazioni in grado di determinare un'influenza notevole ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni è tenuta ad avviare un'apposita istruttoria, il cui termine di conclusione è fissato in sei mesi dalla data di avvio del procedimento.

L'attività istruttoria dell'Autorità indipendente dovrà essere volta a verificare la sussistenza di effetti distorsivi o di posizioni comunque lesive del pluralismo sulla base di criteri previamente individuati, che devono tenere conto, tra l'altro, dei ricavi, delle barriere all'ingresso nonché del livello di concorrenza nei mercati coinvolti.

L'Autorità può eventualmente adottare i provvedimenti di cui all'articolo 43, comma 5, del Testo unico dei servizi media audiovisivi e radiofonici (decreto legislativo n. 177 del 2005), ossia i provvedimenti necessari per eliminare o impedire il formarsi delle posizioni dominanti o comunque lesive del pluralismo; qualora accerti il compimento di atti o di operazioni idonee a determinare una situazione vietata ne inibisce la prosecuzione e ordina la rimozione degli effetti, anche imponendo dismissioni di aziende o di rami di azienda, ed indicando nel provvedimento stesso un congruo termine (non superiore a dodici mesi) entro il quale provvedere alla dismissione.

L'articolo 4-bis richiama inoltre la recente sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 3 settembre 2020, C-719/18, con cui la Corte ha accolto il ricorso presentato da Vivendi contro l'Au-

torità per le garanzie delle Comunicazioni e Mediaset Spa, stabilendo la contrarietà al diritto dell'Unione – e in particolare all'articolo 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea che sancisce il diritto di stabilimento - dell'articolo 43, comma 11, del testo unico dei servizi media audiovisivi e radiofonici (decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177. Quest'ultimo prevede che le imprese, anche attraverso società controllate o collegate, i cui ricavi nel settore delle comunicazioni elettroniche, sono superiori al 40 per cento dei ricavi complessivi di quel settore, non possono conseguire nel sistema integrato delle comunicazioni ricavi superiori al 10 per cento del sistema medesimo.

Si ricorda che la vicenda ha avuto origine dal ricorso presentato dalla società Vivendi contro la delibera n. 178/17/CONS dell'Autorità per le garanzie delle Comunicazioni, che aveva ritenuto la posizione della società Vivendi non conforme alle prescrizioni di cui al citato comma 11 dell'articolo 43 del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, in ragione delle partecipazioni azionarie dalla stessa detenute nelle società Telecom Italia S.p.A. e Mediaset S.p.A., e aveva pertanto ordinato alla società Vivendi di rimuovere la posizione vietata.

Il comma 2 dell'articolo 4-bis prevede che le disposizioni di cui al comma 1 si applichino anche ai procedimenti già conclusi dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni in applicazione del comma 11 dell'articolo 43 del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177.

Il comma 3 dispone infine che l'Autorità provveda agli adempimenti previsti dai commi 1 e 2, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Formula quindi una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 1*).

Alessandro MORELLI (Lega), nel ringraziare il relatore per il lavoro svolto, desidera formulare alcune osservazioni sul testo all'esame della commissione.

In particolare, conferma come permangano forti dubbi da parte del suo gruppo sulla disciplina in introdotta sulla App Immuni ed in particolare sulla questione della effettiva anonimizzazione dei dati e sulla cancellazione dei medesimi al termine dello stato di emergenza. Di fronte a tale proroga ritiene permangano anche oggi i dubbi già precedentemente espressi dal suo gruppo sulla effettiva tutela dei dati gestiti dall'applicazione.

Interviene quindi sull'approvazione, durante l'esame da parte del Senato, dell'emendamento cosiddetto « salvascalate » volto ad affrontare e risolvere la nota questione fra la società Vivendi e Mediaset.

Su tale questione prende atto di come il gruppo del Movimento 5 stelle, che ha da sempre combattuto la proprietà della società Mediaset, abbia di fatto cambiato totalmente visione e che oggi si è dichiarato disponibile ad approvare una disposizione volta a tutelare tale proprietà. Si tratta di una posizione sulla quale ritiene che occorra che gli elettori del Movimento 5 Stelle siano edotti in modo adeguato.

Nel condividere pienamente l'obiettivo della tutela delle aziende italiane, nutre forti dubbi sull'efficacia della norma introdotta al Senato anche rispetto al posizionamento dell'Italia in Europa.

Ritiene che l'emendamento votato in tutta fretta dal Senato si ponga come unico scopo quello della protezione della società Mediaset e non affronti il tema più ampio di proteggere da improvvise scalate anche altre aziende italiane. Al riguardo si chiede se a seguito della pandemia non sia effettivamente assai cambiata la posizione sul mercato di società come ENI ed ENEL. Dichiarando quindi di non comprendere appieno la strategia posta in campo dalla maggioranza e ritiene sarebbe stato più utile approvare una norma ampiamente condivisa, volta alla salvaguardia della proprietà di tutte le aziende italiane e non solo di una in particolare ribadendo comunque di non avere alcuna difficoltà ad interventi finalizzati alla tutela della proprietà della società Mediaset. Ciò nondimeno ritiene che la soluzione proposta dalla maggioranza non faccia che peggiorare il conten-

zioso tra le due società e produca in realtà dei danni per gli interessi del Paese che si vorrebbero tutelare.

Elena MACCANTI (Lega) preannuncia il voto contrario della Lega sul provvedimento in esame, che giudica del tutto inappropriato nel suo impianto generale, nonché nel merito di alcune disposizioni specifiche. Con riferimento alla prevista proroga dei documenti d'identità dei quali risultano quindi incluse anche le patenti ritiene che le recenti decisioni adottate con decreto ministeriale al fine di sospendere lo svolgimento degli esami di abilitazione, non facciano che peggiorare la grave crisi del settore delle scuole guida e degli uffici della motorizzazione civile, che si troveranno in una situazione di estrema difficoltà al termine della pandemia.

Con riferimento alla portata della proroga dei documenti di identità si chiede se sia prevista anche la proroga del foglio rosa. Sul punto chiede un chiarimento al relatore e al Governo.

Davide GARIGLIO (PD), nel ricordare le dimissioni di cinque ministri in occasione dell'approvazione della legge Mammi, interviene sulle considerazioni svolte dal collega Morelli, evidenziando come nell'attuale evoluzione del sistema delle telecomunicazioni si assista ad una sostanziale unificazione del mercato radiotelevisivo con quello dell'elettronica, come testimoniato dal diffondersi della *smart-TV*. Al riguardo ritiene sia utile prevedere norme a tutela delle società operanti nel mercato, al fine di evitare abusi di posizioni dominanti, condividendo quindi anche l'intervento posto in essere al Senato, a tutela della vicenda Mediaset.

Più in generale, ritiene che la legittima contrapposizione politica non possa far trascurare gli interessi delle aziende rispetto a pericolose scalate da parte di società estere, ricordando come recentemente il COPASIR, organo presieduto da un componente di opposizione, abbia richiamato l'attenzione sui rischi di acquisizione di aziende strategiche italiane da parte di imprese straniere, anche europee. Ribadisce dun-

que di difendere le scelte compiute dal Senato.

Con riferimento alle considerazioni svolte dalla collega Maccanti, condivide l'opportunità di ascoltare e risolvere i problemi concreti che provengono da specifici settori, quale quello della motorizzazione civile, al fine di scongiurare l'aggravarsi di crisi funzionali e di operatività.

Marco SILVESTRONI (FdI) nel condividere l'intervento svolto dalla collega Maccanti stigmatizza la poca efficacia delle misure messe in campo dal governo per affrontare l'attuale pandemia, dichiarando una posizione assolutamente contraria da parte del suo gruppo sull'impianto complessivo del provvedimento in esame nonché sul metodo adottato dal governo dei DPCM; preannuncia quindi il voto contrario del suo gruppo sul provvedimento in esame.

Federica ZANELLA (FI), nel condividere le considerazioni e le preoccupazioni avanzate dai colleghi intervenuti sulla questione dell'applicazione Immuni, ritiene vi sia un *vulnus* nella tutela della *privacy* dei dati che risultano di fatto non anonimi o anonimizzati. Si chiede in particolare perché la proroga sia stata fatta per un anno, dal momento che lo stato di emergenza dovrebbe terminare ben prima.

Con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 4-*sexies*, dichiara di non comprendere effettivamente la portata della norma che prevede la proroga del termine per procedere alla riorganizzazione degli uffici del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Luciano NOBILI (PD), *relatore*, con riferimento alla questione della proroga del foglio rosa, ritiene che la proroga della disposizione relativa ai documenti di riconoscimento riguardi soltanto la patente. Con riferimento alla questione dell'applicazione Immuni, ricorda l'ampio lavoro di approfondimento svolto dalla Commissione sulla questione dell'anonimità dei dati, precisando che la proroga del termine previsto non riguarda una modifica della disciplina

di merito vigente; sulla questione specifica della cancellazione dei dati prevista al termine dello stato di emergenza e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2021, sottolinea di ritenere scarsamente efficace l'applicazione approntata dal governo non per questioni legate alla tutela della *privacy* ma per le debolezze del sistema di tracciamento dei contagi che dovrebbe attivarsi sulla base delle notifiche dei contatti segnalati dalla App.

Mauro ROTELLI (FdI) desidera stigmatizzare in generale la gestione dell'emergenza da parte del governo, che ha assunto provvedimenti da cui traspare una assoluta mancanza di fiducia nei confronti dei cittadini. In particolare, ritiene che l'applicazione Immuni abbia fallito il suo scopo, anche se non è informato di quale sia l'efficacia delle applicazioni utilizzate negli altri paesi.

Preannuncia il voto contrario del suo gruppo sul provvedimento in esame, ritenendo come vi sia l'assoluta mancanza di specifiche iniziative per il settore dei trasporti e per il rilancio dei settori produttivi. Stigmatizza altresì l'estremo ritardo con cui il governo continua a non procedere alla nomina dei commissari straordinari al fine di garantire la realizzazione delle opere considerate strategiche e urgenti.

Elena MACCANTI (Lega) insiste per avere chiarimenti da parte del rappresentante del governo sulla questione della proroga dei fogli rosa anche in base a quanto annunciato dal Viceministro Cancellieri che ha riferito dell'imminenza di uno specifico decreto ministeriale. In particolare, ritiene sia necessario chiarire quali siano le regioni effettivamente coinvolte dalla eventuale sospensione degli esami, operata con atti amministrativi, al fine di consentirne una adeguata programmazione.

Luciano NOBILI (PD), *relatore*, precisa che la questione dei fogli rosa potrebbe rientrare nella proroga della validità degli atti abilitativi disposte in via generale dall'articolo 3-*bis*, comma 1, lettera *b*), del provvedimento in esame.

Elena MACCANTI (Lega) chiede al sottosegretario Margiotta un chiarimento ulteriore al fine di comprendere se nella citata proroga di atti amministrativi possa essere ricompreso anche il foglio rosa.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA ritiene di dover svolgere un approfondimento sul punto.

Davide GARIGLIO (PD) ritiene condivisibile la richiesta di un ulteriore approfondimento formulata dalla collega Maccanti, chiedendo alla presidenza se sia possibile rinviare in un secondo momento della seduta la trattazione del provvedimento.

Raffaella PAITA, *presidente*, sospende la trattazione del provvedimento in esame, al fine di consentire al governo di svolgere gli opportuni approfondimenti.

DL 130/2020: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione, protezione internazionale e complementare, modifiche agli articoli 131-bis, 391-bis, 391-ter e 588 del codice penale, nonché misure in materia di divieto di accesso agli esercizi pubblici ed ai locali di pubblico trattenimento, di contrasto all'utilizzo distorto del web e di disciplina del Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale.

C. 2727 Governo.

(Parere alla I Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta dell'11 novembre 2020.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole con una condizione volta ad espungere dall'articolo 1, comma 2, il riferimento all'articolo 19, paragrafo 2, lettera g), della Convenzione delle nazioni unite sul diritto del mare, prevedendo invece la conformità all'intero complesso normativo della Convenzione (*vedi allegato 2*).

Alessandro MORELLI (Lega) ringrazia la relatrice per il lavoro svolto e per gli spunti forniti alla discussione, ribadendo i dubbi già formulati sull'urgenza delle modifiche ai c.d. decreti sicurezza previsti dal provvedimento in esame. Al riguardo ricorda come quei provvedimenti siano stati assunti dal precedente governo circa due anni fa.

Nel ribadire di giudicare estremamente importante che in questa sede si sia confermata la previsione di un concerto fra il Ministro dell'interno e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e di un intervento del Presidente del Consiglio, riferisce sinteticamente alcuni dati contenuti nei rapporti dell'UNHCR sui morti in mare, evidenziando come grazie ai decreti «sicurezza» del ministro Salvini vi sia stata una rilevantissima riduzione delle morti in mare, dalle 4578 del 2016 alle 750 del 2019.

Al riguardo osserva come la riduzione delle partenze e degli sbarchi abbia evidentemente consentito di ridurre il fenomeno dei morti in mare.

Nello stigmatizzare il brusco cambio di posizione su alcuni temi rilevanti da parte del gruppo del Movimento 5 Stelle, conferma la posizione contraria del suo gruppo sul provvedimento in esame.

Edoardo RIXI (Lega), nel condividere le preoccupazioni formulate dal collega Morelli, ricorda i recenti fatti di Nizza, dove è emerso chiaramente come vi sia una stretta connessione tra la politica dell'immigrazione clandestina e la libera circolazione di terroristi anche in Europa.

Nel segnalare come recentemente l'Italia sia stata esclusa da un'importante riunione che doveva affrontare le modifiche agli accordi di Schengen, esprime forti preoccupazioni circa tale segnale di debolezza per il nostro Paese, ribadendo di giudicare le modifiche proposte del provvedimento in esame assolutamente non condivisibili né opportune nel contrasto del fenomeno dell'immigrazione clandestina e del terrorismo.

Al riguardo segnala le recenti dichiarazioni del sindaco di Nizza, che ha indirettamente accusato l'Italia per il grave attentato subito.

Ricordando come l'Italia rispetto al fenomeno dell'immigrazione clandestina sia di fatto un paese di passaggio, giudica grave procedere unilateralmente alla modifica della disciplina vigente in tema di contrasto all'immigrazione.

Domenico FURGIUELE (Lega) ritiene che l'attuale emergenza sanitaria e la conseguente crisi economica non rappresentino il contesto favorevole per procedere alla modifica della disciplina introdotta dai decreti «sicurezza», che sono stati oltretutto votati anche dal gruppo del Movimento 5 Stelle. Ritiene infatti che il fenomeno dell'immigrazione clandestina rappresenti anche un pericolo dal punto di vista sanitario, soprattutto per le regioni del Sud.

Federica ZANELLA (FI), nel ritenere necessario assumere un atteggiamento coerente rispetto alla posizione assunta nel corso dell'esame dei decreti «sicurezza», preannuncia il voto contrario del gruppo di Forza Italia sul provvedimento in esame.

Mauro ROTELLI (FdI), nel riconoscere coerente la posizione assunta dal Partito democratico, che evidentemente ha scelto di modificare la disciplina introdotta con i decreti «sicurezza», giudica all'opposto del tutto non coerente la posizione che oggi assume il gruppo del Movimento 5 Stelle rispetto ai provvedimenti che ha votato facendo parte del precedente Governo.

Più in generale, si chiede se questi repentini cambi di posizione nonché le evidenti tensioni che emergono continuamente nell'ambito della maggioranza possano effettivamente garantire interventi a tutela degli interessi del Paese e dei cittadini, giudicando assolutamente pericoloso che vi siano corridoi spalancati per l'immigrazione clandestina sul territorio nazionale.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con una condizione della relatrice (*vedi allegato 1*).

Raffaella PAITA, *presidente*, sospende la trattazione dei provvedimenti in sede consultiva per passare alla discussione delle risoluzioni all'ordine del giorno.

La seduta, sospesa alle 16.05, è ripresa alle 16.15.

DL 125/2020: Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020.

C. 2779 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla XII Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione riprende l'esame del provvedimento, precedentemente sospeso.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA dichiara di aver chiesto agli uffici del ministero di svolgere un approfondimento sulle questioni sollevate dalla collega Maccanti ma che al momento non è possibile fornire tutti gli elementi informativi richiesti.

Elena MACCANTI (Lega) ringrazia il sottosegretario Margiotta per la sua disponibilità anche in considerazione del fatto che l'argomento oggetto della richiesta di chiarimento non rientra nella delega a lui attribuita. Ribadisce peraltro che sulla richiesta di chiarimento vi è una difficoltà evidente.

Umberto DEL BASSO DE CARO (PD) chiede alla presidenza se non sia opportuno un rinvio dell'espressione del parere da parte della Commissione, al fine di consentire al governo di effettuare gli opportuni approfondimenti.

Raffaella PAITA, *presidente*, nel ritenere che dalla lettura del nuovo articolo 3-bis, comma 1, lettera b), del provvedimento in esame nonché del direttore generale della motorizzazione del 12 agosto 2020 si possa comunque dedurre quale sia la portata delle disposizioni in esame, ricorda come la Commissione sia chiamata ad esprimere il

parere al più tardi entro domani mattina, dal momento che il provvedimento è inserito nel calendario dei lavori dell'Assemblea per la giornata di venerdì 20 novembre.

Elena MACCANTI (Lega) desidera chiarire che la richiesta di chiarimento sulla portata delle norme contenute nell'articolo 3-bis non deve essere considerata strettamente connessa all'espressione del parere da parte della Commissione nella seduta di oggi.

Davide GARIGLIO (PD), nel giudicare assolutamente legittima la richiesta di chiarimenti avanzata dalla collega Maccanti, desidera innanzitutto ringraziare il sottosegretario Margiotta per la sua disponibilità consueta anche ad affrontare temi che non rientrano nelle deleghe a lui attribuite. Quanto al prosieguo dell'esame ritiene che se l'approfondimento richiesto sia dirimente ai fini dell'espressione del parere è possibile anche valutare il rinvio della seduta ad altra data.

Elena MACCANTI (Lega), nel ribadire la stima nei confronti dell'operato del sottosegretario Margiotta, ritiene che probabilmente dovrebbe essere il Viceministro Cancellieri a fornire gli adeguati chiarimenti. Ribadisce peraltro che la questione per il suo gruppo non è il rinvio dell'espressione del parere.

Carmela GRIPPA (M5S), al fine di superare le criticità emerse nel dibattito, propone al relatore di valutare la possibilità di inserire nella proposta di parere un'osservazione volta a garantire che si chiarisca la portata delle disposizioni contenute nell'articolo 3-bis del provvedimento al fine di esplicitare che tra i documenti amministrativi oggetto di proroga si può considerare ricompreso anche il foglio rosa.

Davide GARIGLIO (PD) chiede alla presidenza di valutare il rinvio dell'espressione del parere da parte della Commissione trasporti.

Elena MACCANTI (Lega) desidera lasciare agli atti che la richiesta di rinvio del parere è stata avanzata dalla maggioranza.

Luciano NOBILI (PD), *relatore*, nel giudicare corretta la richiesta di chiarimento avanzata dalla collega Maccanti, ritiene che dalla lettura del decreto del direttore generale della motorizzazione si possa comprendere la portata delle disposizioni in discussione. In ogni caso non si oppone ad un rinvio dell'espressione del parere.

Raffaella PAITA, *presidente*, ribadisce che la Commissione trasporti deve necessariamente esprimere il parere entro la mattina di domani.

Luciano CANTONE (M5S) invita la presidenza ed il relatore a considerare la proposta formulata dalla collega Grippa volta ad inserire una specifica osservazione nella proposta di parere.

Raffaella PAITA, *presidente*, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 16.30, è ripresa alle 16.40.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sul provvedimento in esame. Con riferimento alla questione della proroga relativa ai termini previsti per la gestione dei dati dell'applicazione Immuni ritiene che tale proroga sia necessaria al fine di affrontare adeguatamente la seconda ondata del virus. Con riferimento alle disposizioni contenute all'articolo 4-bis non ritiene che il Senato abbia inserito una norma specifica a tutela della società Mediaset ma che si sia proceduto semplicemente a colmare un vuoto normativo. Più in generale ritiene che in un momento successivo sarà opportuno porre mano ad una modifica dell'attuale disciplina recata dalla legge Gasparri. Con riferimento alla questione sollevata dalla collega Maccanti ritiene che il governo si sia evidentemente impegnato in questa sede a chiarire la portata di tali disposizioni al

fine di verificare l'effettiva proroga del foglio rosa.

Elena MACCANTI (Lega) ribadisce il voto contrario del suo gruppo sul provvedimento in esame, ritenendo che il sottosegretario Margiotta fornirà certamente gli opportuni approfondimenti da lei richiesti.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 16.50.

RISOLUZIONI

Mercoledì 18 novembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Salvatore Margiotta.

La seduta comincia alle 16.05.

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

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00093).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione, rinviata nella seduta del 7 ottobre 2020.

Paolo FICARA (M5S) illustra una proposta di riformulazione della risoluzione a sua prima firma, ringraziando per il loro contributo i soggetti auditi anche nella seduta di oggi, che hanno fornito importanti chiarimenti sul processo di revisione del contratto di servizio. In particolare, evidenzia che nella nuova formulazione si prevede esplicitamente che la società Trenitalia nell'attuazione degli impegni assunti nel contratto di servizio tenga conto di quanto stabilito nella delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti dell'8 febbraio 2018. Evidenzia altresì il nuovo impegno volto a destinare le risorse relative alle penali applicate alla società al miglioramento della

qualità del servizio offerto e all'incremento dei collegamenti o all'applicazione di agevolazioni tariffarie delle tratte che presentano maggiori criticità. Riferisce quindi sugli specifici impegni relativi alla procedura di revisione del contratto nonché sull'impegno volto a reintrodurre il parere delle Commissioni parlamentari competenti sul contratto di servizio con Trenitalia e sui relativi aggiornamenti. Al riguardo ritiene che laddove vi sia gestione di risorse pubbliche occorra il giusto coinvolgimento del Parlamento. Ringrazia quindi i colleghi intervenuti per il loro contributo al dibattito nonché il rappresentante del governo per la sua disponibilità.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA esprime parere favorevole sul testo della risoluzione in esame nel testo riformulato, giudicandolo un ottimo lavoro.

Umberto DEL BASSO DE CARO (PD) chiede al relatore se sia possibile modificare la formulazione dell'impegno relativo alla reintroduzione del parere delle commissioni parlamentari sul contratto di servizio al fine di rafforzare l'efficacia, in particolare sostituendo le parole « ad adottare iniziative per reintrodurre il parere » con le parole: « a reintrodurre il parere ».

Paolo FICARA (M5S) accoglie la proposta di modifica del collega Del Basso De Caro.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA sulla proposta di modifica da ultimo avanzata dichiara di rimettersi alla Commissione.

La Commissione approva la risoluzione in esame nel nuovo testo proposto dal presentatore e successivamente riformulato, che assume il numero 8-00093 (*vedi allegato 3*).

Raffaella PAITA, *presidente*, sospende la seduta in sede di risoluzioni, che riprenderà al termine del seguito dell'esame in sede consultiva del disegno di legge C. 2779.

La seduta, sospesa alle 16.15, è ripresa alle 16.50.

7-00540 Bergamini, 7-00564 Paita, 7-00576 Donina e 7-00584 Luciano Cantone: Iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione della risoluzione 8-00094, del testo unificato n. 8-00095 e della risoluzione 7-00576).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 4 novembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente* avverte che è stato presentato un testo unificato delle risoluzioni 7-00564 Paita e 7-00584 Luciano Cantone, che è in distribuzione.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA esprime parere favorevole sul testo unificato delle risoluzioni Paita e Luciano Cantone.

Con riferimento alla risoluzione a prima firma Bergamini, esprime parere favorevole a condizione che sia riformulata con l'espunzione dell'impegno volto ad estendere *sic et simpliciter* la proroga anche alle revisioni generali previste per il prolungamento della vita tecnica degli impianti. Trattandosi di impianti che sono alla fine della vita tecnica dopo 30 o 40 anni, ritiene che per motivi di sicurezza non possa essere prorogato l'uso. Può invece essere riconosciuto ai concessionari del servizio il tempo per intervenire in modo che gli impianti possano rientrare in funzione l'anno successivo.

Ad ogni modo chiarisce che gli impianti che dovrebbero essere sospesi dall'esercizio per motivi tecnici in quanto arrivati a fine vita dell'esercizio, sono un numero estremamente ridotto, pari a circa 12 impianti rispetto ai 3000 attualmente previsti.

Esprime infine parere favorevole sul testo della risoluzione a prima firma Donina.

Deborah BERGAMINI (FI) desidera sollevare preliminarmente una questione po-

litica e di metodo, che riguarda i rapporti fra maggioranza ed opposizione e sul ruolo che l'opposizione dovrebbe avere soprattutto nel contesto della pandemia. Nel ricordare come nella Commissione trasporti è consuetudine affrontare e risolvere problemi concreti, ricorda di essere stata la presentatrice della prima risoluzione, introducendo quindi il tema degli impianti a fune all'attenzione della Commissione. Sottolinea quindi che dal punto di vista del metodo sarebbe stata preferibile modificare la risoluzione a sua prima firma invece che presentare altre risoluzioni come effettivamente è stato fatto dai gruppi di maggioranza. Ritiene che si sia persa un'occasione preziosa per rompere uno schema e per dare un segnale di cambiamento, che auspica possa avvenire per altri provvedimenti al fine di favorire un clima di collaborazione costruttiva che tutti sembrano auspicare. Preannuncia quindi che voterà il testo di tutte le risoluzioni presentate ed accetta la riformulazione proposta dal governo della risoluzione a sua prima firma.

Davide GARIGLIO (PD) ringrazia il sottosegretario Margiotta per aver saputo affrontare il tema proposto dalle risoluzioni in esame e per aver voluto individuare alcune soluzioni tecniche condivisibili. Ritiene che sia estremamente importante che la Commissione oggi approvi tali atti di indirizzo, al fine di dare un segnale importante al settore della montagna che vive un momento di grave difficoltà.

Preannuncia che voterà a favore anche delle risoluzioni presentate dai gruppi di opposizione.

Luciano CANTONE (M5S) ringrazia il governo e i colleghi per aver voluto affrontare la questione della revisione generale degli impianti, che rappresenta certamente un nodo da sciogliere. Apprezza l'intervento della collega Bergamini e lo spirito di collaborazione dimostrato, preannunciando il voto favorevole su tutte le risoluzioni presentate, anche dai gruppi di opposizione.

Giuseppe Cesare DONINA (Lega) ringrazia la collega Bergamini per aver introdotto

il tema degli impianti a fune e preannuncia il voto favorevole del suo gruppo su tutte le risoluzioni in esame.

Raffaella PAITA, *presidente*, nel condividere il richiamo formulato dalla collega Bergamini sulla necessità di un metodo di leale collaborazione costruttiva nell'affrontare temi rilevanti all'attenzione della Commissione, pone in votazione le risoluzioni.

La Commissione, con distinte votazioni, approva all'unanimità la risoluzione 7-00540 Bergamini, nel testo riformulato che assume il nuovo numero 8-00094 (*vedi allegato 4*), il testo unificato delle risoluzioni 7-00564 Paita e 7-00584 Luciano Cantone, che assume il nuovo numero 8-00095 (*vedi allegato 5*), e la risoluzione 7-00576 Donina (*vedi allegato 6*).

La seduta termina alle 17.05.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 18 novembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Salvatore Margiotta.

La seduta comincia alle 17.05.

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2019-2020.

C. 2757 Governo, approvato dal Senato.

(Relazione alla XIV Commissione).

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2019.

Doc. LXXXVII, n. 3.

(Parere alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazione favorevole sul disegno di legge C. 2757 – Parere favorevole sul Doc. LXXXVII, n. 3).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta dell'11 novembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che non sono stati presentati emendamenti al disegno di legge di delegazione europea 2019-2020.

Luciano CANTONE (M5S), *relatore*, illustra una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge di delegazione europea 2019-2020, nonché una proposta di parere favorevole sulla relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2019 che saranno poste in votazione separatamente.

La Commissione, con distinte votazioni, approva la proposta di relazione favorevole sul disegno di legge di delegazione europea (*vedi allegato 7*), nonché la proposta di parere favorevole sulla Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2019 (*vedi allegato 8*).

La Commissione nomina, altresì, il deputato Luciano Cantone quale relatore per riferire presso la XIV Commissione.

La seduta termina 17.10.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 18 novembre 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 17.10 alle 17.15.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 18 novembre 2020.

Modifiche al codice della strada.

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

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 17.15 alle 17.25.

ALLEGATO 1

DL 125/2020: Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020 (C. 2779 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 125 del 2020, recante misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 e per la conti-

nuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020 (C. 2779 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

DL 130/2020: Disposizioni urgenti in materia di immigrazione, protezione internazionale e complementare, modifiche agli articoli 131-*bis*, 391-*bis*, 391-*ter* e 588 del codice penale, nonché misure in materia di divieto di accesso agli esercizi pubblici ed ai locali di pubblico trattenimento, di contrasto all'utilizzo distorto del *web* e di disciplina del Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale (C. 2727 Governo).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 ottobre 2020, n. 130, recante disposizioni urgenti in materia di immigrazione, protezione internazionale e complementare, modifiche agli articoli 131-*bis*, 391-*bis*, 391-*ter* e 588 del codice penale, nonché misure in materia di divieto di accesso agli esercizi pubblici ed ai locali di pubblico trattenimento, di contrasto all'utilizzo distorto del *web* e di disciplina del Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale (C. 2727 Governo);

rilevato che il decreto-legge è stato emanato per modificare i precedenti provvedimenti di urgenza in materia di sicurezza al fine di adeguarli ai principi costituzionali e di diritto internazionale vigenti in materia, anche a seguito delle osserva-

zioni formulate dal Presidente della Repubblica;

sottolineato che all'articolo 1, comma 2, sulle limitazioni al transito e alla sosta delle navi per motivi di ordine e sicurezza pubblica, occorre superare il richiamo alla Convenzione delle nazioni unite sul diritto del mare per i soli profili di cui all'articolo 19, paragrafo 2, lettera *g*), risultando invece necessario il richiamo all'intero complesso di norme previste dalla convenzione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 1, comma 2, sia espunto il riferimento all'articolo 19, paragrafo 2, lettera *g*), della Convenzione delle nazioni unite sul diritto del mare, prevedendo invece la conformità all'intero complesso normativo della Convenzione.

ALLEGATO 3

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

La IX Commissione,

premessi che:

i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale (passeggeri e merci) da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con contratti di servizio (articolo 38 della legge n. 166 del 2002, modificato dall'articolo 9, comma 2-bis, del decreto-legge n. 159 del 2007);

l'affidamento del servizio deve avvenire da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel rispetto della normativa europea: si tratta in particolare del regolamento (UE) 1370/2007 che disciplina i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che, nella sua formulazione originaria, non prevedeva l'obbligo di espletamento di una gara per il servizio pubblico di trasporto per ferrovia; si prevede infatti la possibilità, all'articolo 5, di procedere con affidamento diretto, se non vietato dalle legislazioni nazionali. Tale disposizione sarà applicabile fino al 25 dicembre 2023. Dopo tale data l'affidamento del servizio dovrà seguire le regole stabilite dal regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, che ha modificato il regolamento (UE) 1370/2007. Tuttavia, in considerazione di un'esplicita eccezione prevista per la fase di transizione al nuovo regime, il vigente contratto di servizio potrà restare in vigore fino al 2026;

in base alla legge n. 166 del 2002, i contratti di servizio devono avere durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Sono stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria individuata sulla base della vi-

gente normativa di settore, previa acquisizione del parere del CIPE sullo schema di contratto proposto dall'amministrazione;

il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia e i Ministeri competenti il nuovo contratto di servizio 2017-2026, di durata decennale, per il trasporto passeggeri di interesse nazionale, che è sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico per garantire il diritto alla mobilità. Il nuovo contratto ha durata decennale, anziché quinquennale come il precedente, scaduto nel 2014 e prorogato negli ultimi due anni, ed è relativo al « servizio ferroviario universale ». Il contratto comprende il network degli Intercity che garantiscono i collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani: gli Intercity giorno e gli Intercity notte. Il contratto di servizio (CdS) a media e lunga percorrenza 2017-2026 vede tra gli obiettivi principali il mantenimento di tutti i collegamenti ferroviari precedentemente in essere con incremento di oltre 1,8 milioni di treni/chilometro, servizi aggiuntivi a bordo treno, rinnovo e sostituzione del vecchio materiale rotabile IC nel corso dei primi tre anni di validità del Cds;

sugli schemi dei contratti di servizio non è più previsto il parere delle competenti Commissioni parlamentari, in base al comma 2-ter dell'articolo 9 del decreto-legge n. 159 del 2007, che ha soppresso le parole « contratti di servizio » nel comma 1 dell'articolo 1 della legge 238 del 1993, facendo venire meno il parere parlamentare su tale tipologia di contratti;

a fronte di investimenti pubblici aggiuntivi di circa 100 milioni di euro annui rispetto al passato, il contratto prevede un piano di investimenti nel materiale rotabile per circa 300 milioni di euro. Oltre ai ricavi

ottenuti da Trenitalia dalla vendita dei biglietti, le cui tariffe sono determinate per assolvere la funzione di « servizio universale », vengono corrisposti a Trenitalia dei corrispettivi, ad integrazione dei ricavi, per 347.922.703 euro per il 2017 e 365.922.703 euro per gli anni 2018-2026;

in numerosi rapporti di settore si evince che il problema del trasporto ferroviario in Italia è che fuori dalle direttrici principali dell'alta velocità, e dalle regioni che in questi anni hanno investito, la situazione del servizio è peggiorata, con meno treni in circolazione, e di conseguenza si riduce il flusso dei passeggeri. Solo negli ultimi anni c'è stato un recupero dell'offerta di servizio Intercity – treni fondamentali nelle direttrici fuori dall'alta velocità, in particolare al Sud e nei collegamenti con i centri capoluogo di provincia – ma dal 2010 al 2017 la riduzione delle risorse, con proroghe del contratto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia, ha portato ad una riduzione drastica dei collegamenti che emerge con chiarezza dal bilancio consolidato di Trenitalia;

dal rapporto « Pendolaria 2019 », si evidenzia come per quanto riguarda gli intercity, si stanno investendo 300 milioni di euro tra interventi di ristrutturazione dei mezzi e la riconversione dell'intera flotta, grazie al rinnovo del contratto tra Ministero e Trenitalia, ma al contempo, tra i dati positivi sulla crescita della mobilità su ferro, si segnalano realtà diverse che palesano differenze nella qualità e nell'offerta di servizio ferroviario tra le diverse parti d'Italia;

dai dati « Pendolaria 2019 » si rileva che i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico, principalmente gli Intercity, l'offerta in termini di treni-chilometro è scesa dal 2010 al 2018 del 16,7 per cento e parallelamente sono calati i passeggeri del 45,9 per cento. Per il 2019 i dati sono in leggera ripresa per quanto riguarda il numero di passeggeri, ma per questa tipologia di treni si è lontani dai dati del 2010 sia per l'offerta sia per la frequentazione;

dalla « Relazione informativa circa i servizi finanziari in regime di obbligo di servizio pubblico relativa al Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017/2026. Anno 2018 » trasmessa annualmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE emergono numerose criticità nel raggiungimento degli obiettivi contrattualmente prefissati e un trend che, relativamente agli indicatori di puntualità, regolarità e pulizia, vede spesso valori inferiori al 2017, in particolare:

a) gli indici di puntualità con riferimento ai ritardi entro i 30 ed i 60 minuti per l'anno 2018 sono risultati inferiori al valore obiettivo prefissato attestandosi per i ritardi entro i 30 minuti ad un valore di 92,2 a fronte di un obiettivo di 93,9 e per i ritardi entro i 60 minuti ad un valore di 96,8 a fronte di un obiettivo fissato di 97,9. Destano, inoltre, non poca preoccupazione i dati degli indici di puntualità riferiti ad alcune direttrici di traffico quali la Sicilia-Milano (83,58), la Sicilia-Roma (87,54) e la Roma-Puglia (86,54);

b) l'indice relativo all'efficienza del servizio, rapportata ai treni soppressi, limitati e giunti con ritardo superiore alle 2 ore, risulta essere pari ad un valore di 98,6 rispetto al valore obiettivo atteso di 99,1;

c) in relazione alla « qualità percepita » dagli utenti i parametri concernenti pulizia e condizioni igieniche del treno, *comfort* del treno, *security* e viaggio nel complesso sono risultati inferiori a quelli attesi nonostante nel 2018 vi sia stato un aumento degli interventi di pulizia con treno in marcia;

d) nel corso del 2018 vi è stato un incremento dell'attività ispettiva rispetto all'anno precedente che tuttavia è stata limitata sulle tratte in arrivo/partenza da Roma a causa di un'insufficiente disponibilità finanziaria che non rende possibile l'estensione dell'attività all'intero territorio nazionale;

sempre dalla suddetta relazione emerge che, a seguito di disallineamenti riscontrati fra i valori previsti e quelli con-

suntivi nel piano degli investimenti per l'anno 2017 (235,70, milioni di euro a fronte del valore riportato nella certificazione di 154,9 milioni di euro), è stata determinata una sanzione di euro 4.038.904,60;

negli ultimi mesi del 2019 e i primi del 2020 si è registrato un aumento dell'offerta del servizio treni notte in diversi Paesi europei. Questo servizio era quasi scomparso in tutta Europa, a parte qualche tratta nei Paesi più a Est. Diversi Paesi europei hanno quindi rilanciato i servizi notturni, negli ultimi anni quasi scomparsi per effetto dell'alta velocità diurna e dei voli *low cost*. Numerosi esempi si sono registrati in Austria, Germania, Belgio e Svezia. Tuttavia, l'emergenza COVID-19 ha determinato una forte riduzione, se non una completa soppressione, di questo tipo di collegamenti a causa delle sempre più stringenti misure restrittive che hanno limitato il perimetro dei servizi essenziali sia a mercato che *intercity*;

con l'allentamento delle misure restrittive e la ripresa delle normali attività, che dovrà avvenire con tutte le precauzioni del caso e il rispetto delle misure anti-contagio che verranno definite, il trasporto ferroviario di lunga percorrenza, diurno e notturno, potrebbe addirittura essere preferito al trasporto aereo, sia per una questione di sicurezza che per motivazioni di natura ambientale e climatica alla base del maggiore interesse esploso negli ultimi mesi;

l'articolo 5, comma 1, lettera o), del contratto di servizio passeggeri 2017-2026 ha previsto di «destinare annualmente, in caso di mutamento del quadro regolatorio che lo consenta, la quota dello 0,15 per cento dell'ammontare dello stanziamento di bilancio alla finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'espletamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative »;

tale disposizione, prevista nella legge di bilancio per il 2020 (articolo 1, comma

159), ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026 per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza in essere con Trenitalia spa, per la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza e per il miglioramento degli stessi;

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

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

la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) n. 16 dell'8 febbraio 2018 rivede le « condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati

da oneri servizio pubblico », toccando diversi punti basilari come gli indicatori e i livelli minimi di regolarità e puntualità del servizio, di pulizia e comfort del materiale rotabile e altro (Misura 4 punti 7, 8, 9, 10; Misura 5 punti 1,2,3,4; Misura 10). La stessa ART ha espressamente previsto che le misure si applicano sia ai contratti affidati direttamente che ai contratti stipulati in data precedente a quella di entrata in vigore dell'atto regolatorio;

nel 2017 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha sanzionato con 5 milioni di euro Trenitalia s.p.a. per una pratica commerciale gravemente scorretta, consistente nell'omissione di numerose soluzioni di viaggio dall'insieme dei risultati derivanti dalla consultazione del motore orario (il sistema telematico di informazione, ricerca e acquisto di biglietti accessibile alla clientela sul sito internet *www.trenitalia.com*, tramite App Trenitalia per *smartphone* e *tablet* e presso le emittitrici *self service* (Ess) di stazione), nel caso di selezione della banca dati denominata « tutti i treni » (ridenominata, già nel corso del procedimento istruttorio, in « principali soluzioni »);

ad oggi, pur in presenza di un funzionamento del motore orario in senso più completo e trasparente verso gli utenti, attraverso l'implementazione di misure tecniche che l'Autorità ha ritenuto idonee a superare i profili omissivi e ingannevoli della pratica commerciale censurata, il sito di Trenitalia, ad avviso dei firmatari del presente atto, non dà la stessa visibilità della omonima impresa ferroviaria Thello, che effettua collegamenti notturni su tratte franco-italiane (Parigi-Venezia, Marsiglia-Milano), acquistata nel 2016 da Trenitalia, servizio che gode addirittura di un sito *internet* dedicato;

Trenitalia spa è un'azienda partecipata al 100 per cento da Ferrovie dello Stato italiane spa, a sua volta partecipata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze. La capogruppo controlla le società operative nei quattro settori della filiera: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi e svolge attività di

natura societaria tipiche di una holding (gestione delle partecipazioni, controllo azionario e altro), oltre che di tipo industriale. In particolare, il Ministero dell'economia e delle finanze, attraverso il Dipartimento del tesoro, gestisce le proprie partecipazioni attraverso la definizione dei consigli di amministrazione, le decisioni sulla composizione degli organi sociali e sui compensi erogati, l'analisi dei bilanci e la fissazione degli obiettivi specifici, annuali e pluriennali;

ai sensi dell'articolo 5.1, lettera g), del contratto di servizio passeggeri di interesse nazionale 2017-2026 è la stessa Trenitalia che trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trimestralmente, la relazione sul servizio e sulla qualità erogata, attraverso una sua valutazione del servizio, attraverso l'inserimento dei dati in un *software*, le cui risultanze danno un quadro generale, senza possibilità di valutare le singole corse o un'area o macroarea del Paese. Ne deriva dunque l'impossibilità di sanzionare i singoli ritardi o gruppi di ritardi; il calcolo viene fatto su base nazionale, compensando dunque la maggiore efficienza del Nord con le inefficienze del Sud;

inoltre, lo stesso contratto specifica, che qualora l'ammontare delle penali applicate alla società in uno specifico anno sia superiore al 2 per cento (due per cento) del corrispettivo annuo di cui all'articolo 9 del medesimo contratto, i Ministeri valutano la possibilità di rimodulare il sistema di penalità di cui ai commi seguenti, al fine di ricondurlo ad equità,

impegna il Governo:

a) a verificare il rispetto da parte di Trenitalia degli impegni assunti nel contratto di servizio 2017-2026 per porre rimedio all'annoso problema del rinnovo del materiale rotabile e del miglioramento della qualità complessiva dei servizi relativi ai treni a lunga percorrenza, per aumentare affidabilità e qualità dei servizi e recuperare margini di appetibilità della clientela, in particolare nel Sud Italia tenendo conto

di quanto stabilito nella delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) n. 16 dell'8 febbraio 2018;

b) in sede di revisione dell'offerta, ad attivare misure volte al potenziamento del meccanismo di rilevazione della qualità e del grado di soddisfazione, al fine di registrare sistematicamente le peculiarità e le criticità delle diverse aree del Paese, nonché per quanto concerne la regolazione delle sanzioni in essere;

c) a destinare le risorse relative alle penali applicate alla Società, al miglioramento della qualità del servizio offerto, all'incremento dei collegamenti o all'applicazione di agevolazioni tariffarie nelle tratte che presentano le maggiori criticità;

d) nell'ambito della revisione del contratto:

1) a prevedere un tavolo tecnico in cui, oltre ai Ministeri vigilanti e la Società stessa, siano chiamate a partecipare le associazioni di consumatori o di categoria maggiormente rappresentative nel settore dei trasporti, al fine di migliorare il servizio con riferimento alle problematiche espresse in premessa;

2) ad adottare iniziative per prevedere che tale servizio possa diventare un'alternativa sicura e ambientalista, proprio in riferimento all'emergenza COVID-19, sia

per i viaggi diurni, sia per quelli notturni, non prescindendo anche dalle criticità relative alla gestione del personale impiegato a bordo in questi anni;

3) ad aumentare, nei limiti della disponibilità finanziaria, l'offerta dei collegamenti determinando un incremento del rapporto treni/chilometro garantito ad oggi;

4) ad aumentare l'offerta dei servizi aggiuntivi a bordo parametrando la stessa sulla base di quanto viene già offerto sui treni alta velocità;

5) a potenziare il numero di treni notte anche da e verso gli altri paesi europei;

e) a potenziare le attività di vigilanza e monitoraggio in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relative all'esecuzione del servizio, con adeguate risorse umane e finanziarie;

f) a reintrodurre il parere delle Commissioni parlamentari competenti sul contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa e sui relativi aggiornamenti.

(8-00093) « Ficara, Scagliusi, Barbuto, Barzotti, Luciano Cantone, Carinelli, Chiazzese, De Girolamo, De Lorenzis, Grippa, Marino, Raffa, Paolo Nicolò Romano, Serritella, Spessotto, Termini ».

ALLEGATO 4

7-00540 Bergamini: Iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore.**NUOVO TESTO APPROVATO**

La IX Commissione,

premessi che:

il decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, all'articolo 14-ter, ha disposto una proroga dei termini per gli adempimenti tecnici e amministrativi relativi agli impianti a fune in servizio pubblico;

nello specifico il comma 1 prevede che al fine di garantire la continuità del servizio di pubblico trasporto mediante impianti a fune, le scadenze relative alle revisioni generali e speciali quinquennali nonché quelle relative agli scorrimenti e alle sostituzioni delle funi e al rifacimento dei loro attacchi di estremità sono prorogate di dodici mesi, qualora sia trasmessa prima delle suddette scadenze all'Autorità di sorveglianza, da parte del direttore o del responsabile dell'esercizio, una dettagliata e completa relazione in merito ai controlli effettuati, ai provvedimenti adottati e all'esito delle verifiche e delle prove eseguite, contenente l'attestazione della sussistenza delle condizioni di sicurezza per l'esercizio pubblico;

l'attuazione di tale disposizione è demandata dal comma 4 del medesimo articolo ad un decreto ministeriale che avrebbe dovuto essere adottato entro due mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge;

ad oggi, nonostante siano spirati i termini previsti per l'adozione, l'atto non risulta ancora emanato e, conseguentemente, non può considerarsi applicabile la proroga dei termini prevista dalla norma in oggetto;

la mancata attuazione dell'articolo 14-ter sta creando incertezza e preoccupazione tra gli operatori del settore. Tra le

questioni che destano maggiore incertezza c'è il tema delle revisioni generali previste per il proseguimento dell'esercizio dell'impianto dopo la scadenza della vita tecnica di cui agli articoli 6 e 7 del decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e trasporti del 7 gennaio 2016;

poiché il sopra citato decreto per il prolungamento della vita tecnica richiede le revisioni generali di cui al punto 2.5 dell'allegato al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 1° dicembre 2015, i termini di tali revisioni sono oggetto della proroga di cui al comma 1 dell'articolo 14-ter del decreto-legge n. 23 del 2020 e sarebbe opportuno, secondo i firmatari del presente atto che il decreto attuativo del sopracitato articolo specificasse che la proroga si applica anche ai termini per le revisioni generali richieste per il prolungamento della vita tecnica degli impianti,

impegna il Governo:

a procedere quanto prima all'adozione del decreto ministeriale attuativo dell'articolo 14-ter del decreto-legge n. 23 del 2020;

a prevedere adeguate misure di sostegno a favore dei lavoratori e delle imprese del settore; ad adottare ogni iniziativa utile a consentire, per la stagione invernale, la massima capienza possibile per gli impianti funiviari, pur nel rispetto dei protocolli sanitari e della sicurezza degli utenti, proporzionalmente equivalente a quella prevista per i mezzi del trasporto pubblico locale.

(8-00094) « Bergamini, Baldelli, Zanella, Sozzani, Pentangelo, Rosso, Mulè, Porchietto, Zangrillo ».

ALLEGATO 5

7-00564 Paita e 7-00584 Luciano Cantone: Iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore.**TESTO UNIFICATO DELLE RISOLUZIONI APPROVATO**

La IX Commissione,

premessi che:

il decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, rubricato Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali, all'articolo 14-ter, ha disposto una proroga dei termini per gli adempimenti tecnici e amministrativi relativi agli impianti a fune in servizio pubblico;

in particolare, si dispone che, al fine di garantire la continuità del servizio di trasporto pubblico le scadenze relative alle revisioni generali e speciali quinquennali nonché quelle relative agli scorrimenti e alle sostituzioni delle funi e al rifacimento dei loro attacchi di estremità, sono prorogate di dodici mesi. Al comma 4 del medesimo articolo è previsto, inoltre, che le procedure per l'attuazione siano stabilite mediante regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

con riferimento al decreto succitato si segnala che ad oggi, nonostante siano spirati i termini previsti per l'adozione, l'atto non risulta ancora emanato;

come tutti i settori, anche quello degli impianti a fune ha subito gli effetti negativi delle misure di contenimento del contagio da COVID-19;

la stagione turistica invernale nelle regioni interessate in particolar modo dal turismo montano inizia ufficialmente l'8

dicembre e va avanti fino ai primi di aprile. I lavoratori coinvolti sono molteplici, dunque, non solo coloro che sono direttamente impiegati nel trasporto di persone, ma evidentemente sono da ricomprendersi anche i maestri di sci, le guide alpine, tutta la filiera della ristorazione e dell'accoglienza. In particolare, nella regione alpina e appenninica i lavoratori del settore sono circa quindicimila per un fatturato medio 1.1 miliardi annui;

il decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, cosiddetto decreto Ristori 1, prevede all'articolo 1, comma 3, che i contributi a fondo perduto per ristorare le attività economiche penalizzate dalla pandemia siano sottesi alla presentazione da parte degli imprenditori del fatturato di aprile 2020 e che questo sia inferiore ai due terzi all'ammontare dello stesso nel medesimo mese di aprile 2019;

in questi giorni, in sede di conferenza delle Regioni sono al vaglio tutte le misure da includere nel protocollo di sicurezza per la gestione dell'emergenza sanitaria e la sua compatibilità con la fruizione della montagna da parte di tutti coloro che vorrebbero farlo,

impegna il Governo:

a) ad adottare ogni iniziativa per una rapida riapertura degli impianti a fune non appena lo consentirà l'evoluzione della situazione epidemiologica, nel rispetto di tutte le norme di sicurezza;

b) a procedere quanto prima all'adozione del decreto ministeriale attuativo dell'articolo 14-ter del decreto-legge n. 23 del 2020;

c) ad adottare, in considerazione della situazione di emergenza COVID-19 e per

tutta la durata della stessa, ogni iniziativa di competenza per consentire che, per gli impianti che sono giunti a scadenza di fine vita tecnica, siano prorogati i termini per l'esecuzione degli adempimenti di cui al paragrafo 2.5 dell'allegato tecnico A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 1° dicembre 2015, n. 203, di dodici mesi a decorrere dal termine dello stato di emergenza, facendo sì che nelle more dell'esecuzione degli adempimenti sia sospeso l'esercizio al pubblico dei suddetti impianti a fune e, durante il periodo di sospensione gli esercenti degli impianti interessati possano procedere alla predisposizione di tutte le attività necessarie per realizzare gli interventi di cui al citato paragrafo 2.5 dell'allegato tecnico A;

d) a promuovere, in sede di Conferenza Stato-regioni, con urgenza e per tutta la durata della stagione turistica invernale, un tavolo di concertazione integrato dalle aziende del settore e gli enti territoriali interessati al fine di monitorare l'efficacia ed il rispetto delle norme vigenti nonché del protocollo di prossima emanazione relativo al trasporto funiviario valutando altresì un aggiornamento mensile di questo, al fine di assicurare la fruizione degli im-

pianti in sicurezza e di tenere conto di quanto previsto per i mezzi del trasporto pubblico locale;

e) a dare la massima evidenza, per quanto di competenza, del protocollo di sicurezza al fine di incentivare un flusso turistico informato, responsabile e sostenibile che permetta di salvare l'imminente stagione invernale;

f) ad assumere iniziative urgenti a sostegno della tenuta economica ed occupazionale dell'intero settore, già duramente provato dalle limitazioni introdotte nella stagione turistica estiva, nonché di tutte le imprese e dei lavoratori dell'indotto;

g) a tenere conto, nella definizione dei criteri per l'erogazione delle misure economiche di sostegno al settore a seguito dell'emergenza epidemiologica, delle peculiarità stagionali dei flussi turistici montani;

h) ad adottare ogni iniziativa, anche normativa, volta alla semplificazione dei procedimenti, ai fini di una celere ed efficiente realizzazione di nuovi impianti funiviari.

(8-00095) « Paita, Luciano Cantone, Gari-
glio, Fregolent, Nobili, Elisa
Tripodi, Del Barba ».

ALLEGATO 6

7-00576 Donina: Iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore.**TESTO APPROVATO**

La IX Commissione,

premessi che:

nel quadro giuridico italiano, l'attività degli impianti a fune è soggetta alle regolamentazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alle relative prescrizioni tecniche in materia di sicurezza;

nei territori alpini e appenninici operano un totale di 400 aziende con quasi 2.000 impianti di risalita, e nel settore sono impiegati circa 15.000 addetti per un fatturato di 1.100 milioni di euro annui;

il settore degli impianti funiviari è stato tra i più colpiti economicamente dalle misure volte a limitare la diffusione dei contagi da Covid-19, in particolare per quanto riguarda la limitazione della capienza dei singoli mezzi, ulteriormente prorogati dagli ultimi provvedimenti adottati dal Governo;

l'articolo 14-ter del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, ha disposto una proroga dei termini per gli adempimenti tecnici e amministrativi relativi agli impianti a fune in servizio pubblico;

nello specifico, il comma 1 del citato articolo 14-ter prevede che – al fine di garantire la continuità del servizio di pubblico trasporto mediante impianti a fune – le scadenze relative alle revisioni generali e speciali quinquennali nonché quelle relative agli scorrimenti e alle sostituzioni delle funi e al rifacimento dei loro attacchi di estremità sono prorogate di dodici mesi, qualora sia trasmessa prima delle suddette scadenze all'Autorità di sorveglianza, da parte del direttore o del responsabile del-

l'esercizio, una dettagliata e completa relazione in merito ai controlli effettuati, ai provvedimenti adottati e all'esito delle verifiche e delle prove eseguite, contenente l'attestazione della sussistenza delle condizioni di sicurezza per l'esercizio pubblico;

l'attuazione di tale disposizione è demandata dal comma 4 del medesimo articolo ad un decreto ministeriale che avrebbe dovuto essere adottato entro due mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge; ad oggi, i termini per l'adozione del predetto decreto ministeriale sono decorsi inutilmente, senza che il prescritto regolamento sia stato adottato e con ciò generando incertezza e preoccupazione tra gli operatori del settore;

ad aggravare la situazione del settore vi è la chiusura degli impianti di risalita disposta, da ultimo, dall'articolo 1, comma 9, lettera *mm*), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 ottobre 2020;

il funzionamento degli impianti e i limiti di capienza che saranno previsti producono una forte ricaduta economica sia sul settore che sui territori ove è abitualmente praticata l'attività sciistica, in considerazione dell'ormai imminente avvio della stagione invernale;

il 28 ottobre 2020 si è riunito un tavolo tecnico interregionale, al quale hanno preso parte le imprese del settore di Lombardia, Piemonte, Veneto, Valle d'Aosta, Friuli-Venezia Giulia e delle province autonome di Trento e Balzano, che hanno condiviso un documento tecnico riguardante le modalità organizzative, procedurali e di presidio per l'apertura della prossima stagione invernale;

il Governo ha recentemente riconosciuto un contributo a fondo perduto ai

soggetti economici interessati dalle misure restrittive adottate con il citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 ottobre 2020, ivi compresi i gestori degli impianti di risalita e tutti gli operatori del comparto invernale;

occorre considerare in proposito la necessità di un sostegno che tenga conto dei reali periodi di attività di tali operatori,

impegna il Governo:

a procedere quanto prima all'adozione del decreto ministeriale attuativo dell'articolo 14-ter del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, così da superare ogni eventuale incertezza in ordine all'efficacia della proroga disposta dalla medesima disposizione;

ad adottare, con la massima sollecitudine, ogni iniziativa volta alla definizione

delle modalità organizzative, procedurali e di presidio per l'apertura della prossima stagione invernale, tenendo adeguatamente in considerazione il documento approvato dal tavolo tecnico interregionale all'uopo riunitosi il 28 ottobre 2020;

ad adottare ogni iniziativa, anche normativa, volta al superamento dei vincoli burocratici che ostano alla celere ed efficiente realizzazione di nuovi impianti funiviari;

ad adottare iniziative per prevedere adeguate misure di sostegno a favore dei lavoratori e delle imprese del settore, avendo cura di parametrare l'entità degli aiuti economici ai periodi di elevato e concreto esercizio degli impianti.

(7-00576) « Donina, Maccanti, Rixi, Capitano, Furgiuele, Giacometti, Morelli, Tombolato, Zordan, Parolo, Colmellere ».

ALLEGATO 7

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2019-2020 (C. 2757 Governo, approvato dal Senato).**RELAZIONE APPROVATA**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di propria competenza, il disegno di legge recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2019-2020 (C. 2757 Governo, approvato dal Senato),

rilevato che il disegno di legge, all'articolo 3, indica i principi e criteri direttivi per il recepimento della direttiva UE 2018/1808, che modifica la direttiva sui servizi di media audiovisivi in considerazione dell'evoluzione delle realtà del mercato; in particolare oltre ai principi e ai criteri direttivi generali di cui all'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 si richiede al Governo di riordinare le disposizioni del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, attraverso l'emanazione di un nuovo testo unico dei servizi di media digitali;

rilevato che il disegno di legge, all'articolo 4, reca principi e criteri direttivi per il recepimento della direttiva (UE) 2018/1972, che istituisce il Codice europeo delle comunicazioni elettroniche; in particolare, è previsto il riordino delle disposizioni del vigente Codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259), attraverso l'adozione di un nuovo codice per l'armonizzazione della normativa di settore;

considerato che l'articolo 5, nell'ambito dei principi e criteri direttivi per il recepimento della direttiva (UE) 2018/2001, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, dispone, fra l'altro:

di favorire la diffusione e l'uso di sistemi di accumulo dell'energia, compresi i veicoli elettrici, anche attraverso un iter autorizzativo semplificato, e le connesse esigenze di ricerca e sviluppo, tenendo conto del principio di neutralità tecnologica (lettera *i*); di favorire lo sviluppo dei biocarburanti ai fini del raggiungimento degli obiettivi delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti (lettera *n*); di introdurre misure per la promozione dell'utilizzo di energia elettrica rinnovabile per la ricarica di veicoli elettrici, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione nel settore dei trasporti (lettera *z*);

rilevato, altresì, che l'articolo 18 contiene specifici principi e criteri direttivi per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Titolo III « Quadro di certificazione della cybersicurezza » del regolamento (UE) 2019/881, relativo all'ENISA, l'Agenzia dell'Unione europea per la cybersicurezza, e alla certificazione della cybersicurezza per le tecnologie dell'informazione e della comunicazione e che abroga il regolamento (UE) n. 526/2013 (« regolamento sulla cybersicurezza »);

segnalato che l'articolo 28 contiene principi ed i criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2019/1159 che, intervenendo in materia di requisiti minimi di formazione per la gente di mare, adegua il diritto dell'Unione alle proposte di revisione della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (SCTW) e abroga la direttiva 2005/45/CE;

segnalate, infine, fra le direttive inserite nell'allegato A del disegno di legge in esame, la delega per il recepimento della direttiva (UE) 2019/520, avente ad oggetto

l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione, per la direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE, per la direttiva (UE) 2019/1161, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, per la direttiva (UE) 2019/770 relativa a determinati aspetti dei

contratti di fornitura di contenuto digitale e di servizi digitali;

sottolineato che, per le direttive il cui termine di recepimento risulti già scaduto o in procinto di scadere, occorre che il testo dei relativi schemi di decreto legislativo sia portato rapidamente all'attenzione delle competenti Commissioni parlamentari,

delibera di

RIFERIRE FAVOREVOLMENTE.

ALLEGATO 8

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2019 (Doc. LXXXVII, n. 3).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata la Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2019 (Doc. LXXXVII, n. 3), per le parti di competenza;

premessi che la Relazione dà conto dello stato di attuazione dei principali dossier in corso di esame con particolare riferimento, per quanto riguarda il settore delle comunicazioni, al mercato unico digitale, allo sviluppo del 5G e delle reti di ultima generazione, nonché alle iniziative in corso volte a rafforzare la cybersicurezza;

considerato che, con riferimento al settore dei trasporti, oltre che a dar conto delle attività svolte dal Governo con riferimento alla definizione delle disposizioni relative all'omologazione dei veicoli, si dà conto delle attività riferite al pacchetto dei regolamenti sull'autotrasporto, con riferimento al cabotaggio delle merci, recentemente pubblicati; inoltre con riferimento alla discussione in corso sulla revisione della rete trans-europea globale in termini di inclusione di nuovi nodi e aggiorna-

mento dello stato di sezioni stradali, ferroviarie e fluviali, la Relazione dà conto delle trattative alle quali l'Italia ha partecipato e delle posizioni assunte, con particolare riferimento ai profili concernenti il finanziamento di tali infrastrutture;

segnalato che, con riferimento al trasporto aereo, ampio spazio è dedicato alla descrizione delle attività finalizzate alla conclusione di accordi globali e Common Aviation Area (CAA) condotti dalla Commissione europea, nonché alle iniziative per la protezione ambientale nel trasporto aereo con l'obiettivo di riduzione delle emissioni gassose, al fine di garantire l'impegno internazionale, comunitario e nazionale per il contenimento dei cambiamenti climatici;

rilevato che, con riferimento al settore marittimo, la Relazione dà conto delle attività del Governo in relazione all'implementazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (2014/94/UE),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.