

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa. Atto n. 237 (*Esame e rinvio*) ..... 93

##### ATTI DEL GOVERNO:

Sull'ordine dei lavori ..... 99

Proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale. Nomina n. 73 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 99

Proposta di nomina del dottor Luciano Guerrieri a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Nomina n. 75 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 100

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 183/2020: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea. C. 2845 Governo (Parere alle Commissioni riunite I e V) (*Esame e rinvio*) ..... 100

##### ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI). Nomina n. 74 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 105

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 106

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 20 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancelleri.*

**La seduta comincia alle 13.35.**

**Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa.**

**Atto n. 237.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Giorgio MULÈ (FI), intervenendo sull'ordine dei lavori, ribadisce la richiesta di chiarimento già avanzata nel corso della seduta del 13 gennaio circa il regime di pubblicità della seduta della commissione, trattandosi di un documento che la società ha chiesto di considerare come riservato. Si chiede pertanto se la Commissione intenda svolgere una seduta segreta.

Raffaella PAITA, *presidente*, come già chiarito in sede di Ufficio di presidenza, fa presente che, in conformità alla prassi, l'esame del Piano industriale della società ITA si svolgerà secondo la procedura ordinaria, ferma restando la facoltà dei gruppi di avanzare richiesta per lo svolgimento di una seduta segreta; in tale ipotesi sarà la Commissione ad assumere le conseguenti deliberazioni. Ricorda che, in sede di esame di atti del Governo, la pubblicità è assicurata dal resoconto sommario, non essendo prevista la trasmissione sulla *web-tv* della Camera.

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa ai sensi dell'articolo 87 del decreto-legge n. 104 del 2020, che dispone che il piano industriale della società debba essere trasmesso alle Camere e che le Commissioni parlamentari esprimono parere motivato nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione, decorso il quale si prescinde dallo stesso.

Il decreto-legge n. 104 del 2020 ha inoltre previsto che l'esercizio dell'attività da parte della società sottoposto alle valutazioni della Commissione europea e debba essere adeguato tenendo conto della decisione della medesima Commissione.

A questo proposito, come risulta da notizie di stampa, il Piano industriale di Italia Trasporto Aereo Spa è stato inviato alla Commissione europea e la Direzione generale della Concorrenza della Commissione, in data 8 gennaio, ha inviato una lettera al Governo italiano, richiedendo elementi di informazione idonei a valutare le condizioni di mercato in cui avviene la creazione della nuova compagnia e la discontinuità economica della stessa con la vecchia società Alitalia.

Da quel che è emerso, sembra che la Commissione Europea abbia puntato la sua attenzione e i suoi numerosi rilievi al piano su due macro questioni: 1) la necessità che sia dimostrata la netta discontinuità fra la nuova compagnia Ita e la vecchia Alitalia in termini di strategie, rotte, personale, servizi di *handling* e ma-

nutenzione; 2) la necessità di escludere che i 3 miliardi di euro che lo Stato impiega nel patrimonio di ITA rappresentino un aiuto di Stato e quindi fornire da un lato chiarimenti sulla valutazione e sulla remunerazione degli *asset* che vengono ceduti, dal logo al programma di fidelizzazione Millemiglia e dall'altro garantire una remunerazione del capitale investito, secondo le regole di mercato e illustrare i piani in merito al ritorno sull'investimento statale, coerentemente con il *business plan*. Inoltre si richiede di chiarire il riferimento a possibili piani per future emissioni di debito (2 miliardi) e i conseguenti investimenti.

Segnala inoltre che, nella lettera di trasmissione dello schema di piano industriale, la società, in virtù del contenuto altamente riservato e confidenziale del documento, ha richiesto che lo stesso non sia reso pubblico sui canali telematici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati, al fine di evitare che la diffusione dello stesso – al di fuori del contesto parlamentare – possa condizionare le trattative con eventuali *partner* o dar luogo ad un indebito vantaggio competitivo per i vettori concorrenti in danno della società.

La relazione illustrativa che accompagna il Piano segnala come lo stesso si basi su tre principi cardine: i) garantire il miglior servizio ai clienti, gestendo al meglio le risorse disponibili, in un'ottica di sostenibilità e di attenzione alla spesa; ii) sviluppare una rete di alleanze in una prospettiva di sviluppo, ottimizzando gli investimenti effettuati e favorendo crescita ed occupazione; iii) ponderare, con gradualità e prudenza, il contesto operativo di riferimento, così da assicurare all'azionista pubblico un efficiente uso del capitale tale da consentire, attraverso l'equilibrio dei costi, un ritorno economico su quanto investito.

Ciò premesso, evidenzia che la relazione tratta le linee generali di contesto e le caratteristiche di principio che caratterizzano il piano rinviando sin da subito direttamente alla lettura del documento

per gli aspetti più strettamente economici strategici ivi delineati.

Segnala quindi come l'inizio delle attività di una compagnia aerea nuova in questa fase storica sia oggettivamente una sfida significativa posta l'attuale situazione del mercato.

Secondo quanto indicato da IATA, la crisi derivante dalla pandemia ha prodotto effetti assai rilevanti in tutto il mondo sulle compagnie aeree e nel mondo aeroportuale. Da un punto di vista di mercato, il 2020 è stato un vero e proprio *annus horribilis* con una riduzione del traffico globale tra il 60 ed il 65 per cento, ancora più marcata in Occidente (tra il 70 e il 75 per cento). Mentre i mercati asiatici (e in particolare la Cina) stanno recuperando assai rapidamente trainate dal dinamismo del loro amplissimo mercato interno, l'Europa sconta maggiormente le limitazioni agli spostamenti connesse al persistere della pandemia; non sono inoltre da sottovalutare nemmeno gli effetti psicologici connessi alla percezione dei rischi e quelli economici legati alla riduzione del reddito disponibile per il ceto medio e per i giovani che spesso alimentano il mercato turistico e ai quali si rivolge, già nel nome il piano Next Generation EU, da noi più noto come *Recovery fund*.

Accanto a questi effetti strettamente legati alla pandemia ritiene che non possano essere taciuti gli effetti strutturali (o potenzialmente tali) legati ai cambiamenti nelle scelte degli operatori economici che, ancorché costretti dall'eccezionalità della situazione, si sono tuttavia trovati a sperimentare, talora con successo, diverse modalità di lavoro e di interazione, nonché un accorciamento della catena d'offerta, con la conseguenza di una riduzione degli spostamenti fisici anche del *management*, ossia di quella clientela *business* che rappresenta una parte importante della domanda di trasporto aereo. Allo stato non è assolutamente certo che tali modalità siano solo transitorie e che siano rapidamente riassorbite negli anni seguenti. Al contrario tali scelte potreb-

bero conservarsi anche successivamente al superamento dell'emergenza sanitaria.

In ogni caso allo stato le previsioni dello scenario mediano, formulate da IATA, ipotizzano il superamento dei livelli di traffico del 2019 a livello globale nel 2023 e in Italia nel 2024. Esistono anche uno scenario ottimistico che anticipa al 2022 il raggiungimento dei livelli del 2019 ed uno pessimistico che addirittura procrastina oltre il 2025 il conseguimento di questo obiettivo.

Con riferimento al mercato italiano, che per la società ITA rappresenta il mercato di riferimento, lo scenario mediano colloca il raggiungimento di un livello pari al 105 per cento (quindi 5 per cento superiore al livello di traffico del 2019) nel 2025, con 2 anni di ritardo rispetto al conseguimento del medesimo risultato a livello globale. Entrando maggiormente nel dettaglio, per quanto riguarda i voli da e per l'Italia si prevede che per i voli domestici il livello del 2019 possa essere raggiunto già nel 2022; per i voli internazionali il raggiungimento di tale livello non avverrà nel 2024, mentre il superamento di tale livello avverrà che nel 2025. Per quanto riguarda il mercato dei voli intercontinentali si ritiene che il livello 2019 non sarà raggiunto nemmeno nel 2025.

Questo quadro di mercato, pur offrendo ovviamente interessanti possibilità di crescita, anche legate all'ambiziosa provvista di risorse messe a disposizione della nuova società, non appare certamente facilmente gestibile nella sua evoluzione. Basti ricordare che le previsioni IATA di ottobre collocano infatti il sentiero di evoluzione mediano del mercato su un livello sensibilmente inferiore a quello che la stessa organizzazione aveva costruito nei mesi estivi, a testimonianza di come l'evoluzione della pandemia a livello globale presenti immediati e significativi riflessi sulle strategie industriali e commerciali delle compagnie aeree.

Da ciò si desume, come anticipato dal dottor Lazzerini nel corso dell'audizione sulla predisposizione del piano industriale svolta il 9 dicembre 2020, come il Piano

oggi all'esame si connoti per la sua dinamicità e per la sua idoneità ad adeguarsi prontamente alle dinamiche di mercato e alla modifica degli scenari in continua evoluzione. Come segnalato nella medesima audizione, i dati storici sono evidentemente poco significativi per preconizzare l'andamento del mercato, mentre sarà essenziale essere capaci di individuare con la massima prontezza le evoluzioni ed adattare in maniera rapida le strategie industriali.

Un altro principio che si delinea chiaramente nel piano è rappresentato dalla collocazione della nuova società ITA, che conserva decisamente la natura di *carrier* tradizionale, superando le ambiguità che avevano connotato il posizionamento di Alitalia, contribuendo anche alla sua crisi. Tuttavia il fatto che si tratti di una nuova compagnia aerea con una significativa dotazione economico patrimoniale consente una discontinuità col passato con la possibilità di definire ed attuare un posizionamento della compagnia del tutto nuovo (ad esempio in termini di flotta, organizzazione e modello operativo).

Un altro punto che emerge chiaramente dal piano è l'esigenza di un approccio graduale e orientato a seguire attentamente gli sviluppi e a cogliere le opportunità di un mercato che secondo quanto detto si riprenderà ma non in maniera omogenea e non in termini di immediatezza. In ciò la capacità di esaminare i dati disponibili ed orientare adeguatamente le scelte sarà uno dei fattori chiave del successo dell'operazione commerciale. Conseguenza di questo approccio sarà la definizione di una struttura leggera e dinamica idonea a non ripetere gli errori organizzativi del passato e fortemente orientata verso la clientela.

Anche la costruzione della flotta e, conseguentemente, l'entità del personale impiegato connessi saranno orientati ad una crescita graduale, che implicherà, nella fase iniziale, una riduzione della flotta e delle rotte rispetto a quelle della vecchia Alitalia. Su tale punto non possono essere taciute le prese di posizione, fortemente critiche riportate sulla stampa nazionale,

delle organizzazioni sindacali rispetto alle quali sarà opportuno un approfondimento in sede di istruttoria.

Sottolinea l'approccio fortemente orientato verso una compagnia che adotti processi e soluzioni sostenibili non solo da un punto di vista economico ma anche ambientale, cogliendo quindi lo spirito delle politiche nazionali ed europee orientate verso la sostenibilità.

Un altro elemento di interesse risiede nell'accoglimento della visione di una mobilità intermodale che vede negli altri operatori del trasporto nazionale, primi fra tutti gli operatori ferroviari, non tanto come minacce a comode posizioni di rendita ma come *partner* commerciali nell'ambito del sistema-paese, con ciò prendendo atto di quella trasformazione strutturale del sistema dei trasporti, da tempo studiata dalla Commissione Trasporti, ed in grado di dare risposte alle problematiche che siano al passo coi tempi.

Essendo ovviamente un'impresa che opera sul mercato – e in un mercato fortemente presidiato – è evidente che gli obiettivi di sostenibilità e connettività che l'impresa si propone non possano prescindere da un'adeguata capacità di fare profitti: il *network* dei collegamenti non potrà quindi non tener conto di tali fattori, valorizzando in primo luogo le rotte profittevoli. Un altro aspetto che sembra emergere con chiarezza è la valorizzazione dell'*hub* di Fiumicino.

Alcune delle questioni affrontate dal Piano sono già ampiamente note con riferimento alle problematiche che avevano caratterizzato la vecchia società di trasporto aereo nazionale, Alitalia: il rinnovo della flotta, il riequilibrio tra aerei di proprietà ed in *leasing*, la necessità di una *partnership* inizialmente commerciale con un *partner* europeo per l'integrazione del *network* e l'esigenza di una nuova strategia commerciale confermano che il cambio di rotta proposto risponde a tutta una serie di criticità che già nel corso dei periodici esami della gestione commissariale di Alitalia erano emersi e che i limiti che la gestione commissariale incontravano rendevano impossibile affrontare, se

non in termini di mera ottimizzazione della gestione dell'esistente.

Un'ulteriore importante linea di intervento è rappresentata dalla promozione di una articolata strategia di digitalizzazione.

Anche in relazione alle attività complementari quali manutenzioni e *handling*, nonché sugli aspetti più squisitamente gestionali il piano fornisce elementi di significativo dettaglio che possono essere approfonditi, facendo direttamente riferimento al documento così come le prospettive economiche ivi delineate.

In conclusione, riterrebbe comunque necessario che la Commissione Trasporti possa svolgere gli opportuni approfondimenti sui seguenti profili: la strategia che rimane *multihub* (in passato fonte di costi) con Fiumicino valorizzato sul lungo raggio, Linate per il corto raggio e Malpensa per il cargo; le scelte sulle alleanze, rinviate di fatto al 2023, mentre invece è strategico definire quanto prima un sistema di alleanze di prospettiva e un potenziale partner industriale; una strategia più stringente sull'integrazione con il trasporto di alta velocità, altrettanto cruciale.

Edoardo RIXI (LEGA) esprime forti preoccupazioni circa le anticipazioni presenti sugli organi di stampa circa le numerose criticità che la Commissione europea avrebbe sollevato sul Piano industriale della società ITA; ciò nonostante ritiene che non possa essere opposto un vincolo di segretezza al Parlamento che si appresta ad esprimere un parere sul Piano industriale così come previsto dalla legge. Ritiene pertanto necessario che l'esame del Piano industriale possa svolgersi avendo acquisito tutti gli utili elementi informativi, ivi compreso le eventuali criticità sollevate in ambito europeo al fine di poter comprendere quali siano le migliori strategie per assicurare un futuro competitivo alla nuova società e al fine di verificare il rischio dell'apertura di una procedura di infrazione.

Nel ricordare come anche nelle recenti comunicazioni del Presidente del Consiglio il governo abbia espresso una posizione filo europeista, ritiene necessario che in coerenza con tali dichiarazioni programmati-

che anche la scelta di come gestire ingenti risorse pubbliche debba essere svolta in un contesto di totale trasparenza.

Ritiene pertanto che la Presidenza della Commissione Trasporti debba assumere l'impegno di chiedere ufficialmente la trasmissione al Parlamento di tutta la documentazione dichiarando, fin da ora la disponibilità dei parlamentari a mantenere il richiesto vincolo di riservatezza.

Con particolare riguardo all'attività conoscitiva, ritiene che la Commissione debba procedere preliminarmente all'audizione dei rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, al fine di comprendere il ruolo e le funzioni ad esso attribuite rispetto alla nuova società e al fine di verificare le competenze in materia di revisione dei conti.

Più in generale, ricorda come la Commissione Trasporti abbia sempre lavorato su *dossier* molto delicati, avendo però a disposizione tutte le informazioni disponibili.

Preannuncia quindi che il suo gruppo intende chiedere l'audizione di tutti i soggetti coinvolti nell'istituzione della nuova società aerea, al fine di comprendere appieno la situazione dell'Italia e per poter continuare ad investire notevoli risorse finanziarie.

Segnala quindi come la relazione appena svolta dal collega Nobili sia priva di dati necessari per inquadrare la situazione e le prospettive economico-finanziarie della società. Auspica che la presidenza attivi tutti i canali ufficiali per poter disporre di tutta la documentazione relativa al Piano industriale ivi compresa la lettera inviata dalle istituzioni europee. Ritiene che la disponibilità di tutti gli elementi informativi sia propedeutica e dirimente al fine di consentire anche alla lega la propria posizione politica.

Giorgio MULÈ (FI), nel condividere le considerazioni svolte dal collega Rixi, ritiene pregiudiziale lo svolgimento dell'audizione del Ministro Gualtieri, in quanto azionista unico della nuova società, che oltretutto, con l'aiuto di illustri *advisor*, ha predisposto il piano industriale all'attenzione della Commissione.

Ritiene inaccettabile che la lettera inviata dalle istituzioni europee non sia stata messa a disposizione del Parlamento, essendo evidentemente nota agli organi di stampa con dovizia di particolari. Evidenzia la necessità che la Commissione Trasporti, per procedere ad un esame serio del documento in esame, debba poter disporre di dati specifici sulle prospettive della nuova compagnia aerea in ordine alla consistenza della flotta, alle rotte, ai capitali disponibili e alle sorti del personale. Al riguardo ritiene che il Piano industriale non possa essere composto solo da poche *slides*, per lo più infarcite di termini stranieri poco consoni al dibattito parlamentare, che non contengono elementi informativi esaustivi. Ritiene quindi assolutamente necessario rimettere l'esame del documento su binari accettabili che possano consentire alla Commissione di esprimere un parere con cognizione di causa.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), a nome dei gruppi di maggioranza, ritiene di condividere le richieste avanzate dai colleghi intervenuti circa la necessità che la Commissione disponga di tutte le informazioni disponibili relative al piano industriale, che risultano essenziali ai fini dell'espressione del parere.

Davide GARIGLIO (PD), a nome del gruppo del Partito democratico, dichiara di condividere le istanze avanzate dai colleghi intervenuti al fine di consentire alla commissione di disporre di tutta la documentazione relativa al piano industriale ivi compresa la lettera inviata dalle istituzioni europee che evidentemente è stata messa a disposizione dei principali organi di stampa.

Federica ZANELLA (LEGA) richiede che la Commissione possa disporre di tutta la documentazione relativa al piano industriale prima di procedere alle previste audizioni dei vertici della società ITA.

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, dichiara di condividere le richieste avanzate dai rappresentanti dei gruppi circa l'opportunità che la Commissione, prima di svolgere

la prevista attività istruttoria e quindi le audizioni, possa disporre innanzitutto della lettera inviata dalle istituzioni europee. Con riferimento alla relazione svolta sul piano industriale segnala di aver approfondito tutti gli aspetti evidenziati nella citata relazione. In ogni caso preannuncia di aver predisposto una relazione più dettagliata da inviare ai componenti della Commissione, integrata con ulteriori dati che dovranno pertanto considerati riservati. Ritiene infine che anche la sorte di Alitalia debba essere affrontata, magari in una successiva occasione.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che sono in corso contatti informali con i ministeri competenti e che, anche alla luce del dibattito svoltosi nella seduta odierna, intende predisporre una lettera ufficiale al fine di ottenere la trasmissione della lettera inviata dalla Commissione europea, ritenendo che la Commissione possa impegnarsi al rispetto circa la riservatezza di tutti i documenti che saranno inviati. Avverte pertanto che, in attesa della trasmissione della suddetta documentazione, verrà rinviata la prevista audizione dei vertici della società ITA.

Elena MACCANTI (LEGA), alla luce del dibattito fin qui svoltosi, chiede al rappresentante del governo se intende dichiarare la disponibilità dell'esecutivo ad attendere che la Commissione svolga la prevista attività conoscitiva prima di adottare il Piano industriale in via definitiva.

Raffaella PAITA, *presidente*, precisa che il termine per l'espressione del parere è fissato al 6 febbraio.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI ringrazia il relatore per il lavoro svolto e i deputati intervenuti nel dibattito. Prende atto delle richieste avanzate unanimemente dalla Commissione, di cui informerà tempestivamente la Ministra De Micheli. Ritiene peraltro corretto che la Commissione possa avere un'interlocuzione diretta anche con gli altri ministri coinvolti. Con riferimento al previsto termine per l'espressione

del parere, ritiene di dover svolgere ulteriori approfondimenti.

Raffaella PAITA, *presidente*, nel ritenere necessario che il governo si pronunci anche sulla questione relativa al termine previsto per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.10.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 20 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancellieri.*

**La seduta comincia alle 14.10.**

#### Sull'ordine dei lavori.

Raffaella PAITA, *presidente*, su richiesta del gruppo del Partito Democratico, propone, concorde la Commissione, di procedere a un'inversione dell'ordine dei lavori della seduta odierna, nel senso di procedere dapprima alle proposte di nomina n. 73 e 75, quindi all'esame in sede consultiva del disegno di legge C. 2845 e, infine, alla proposta di nomina n. 74.

La Commissione concorda.

**Proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale.**

**Nomina n. 73.**

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

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina.

Andrea ROMANO (PD), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a Presidente del-

l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, ai fini dell'espressione del prescritto parere.

Ricorda che l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale è stata istituita dalla riforma del sistema portuale del 2016 (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169) e comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia.

Ricorda che il procedimento di nomina dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale è disciplinato dall'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, modificato dalla riforma del 2016, che prevede la nomina da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata, previo parere delle competenti commissioni parlamentari.

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

Sulla proposta di nomina dell'avvocato Annunziata è stata acquisita l'intesa della Regione Campania.

Segnala che la lettera di trasmissione della proposta di nomina evidenzia che la professionalità dell'avvocato Annunziata appare funzionale ad assicurare la piena operatività dell'ente, avendo egli una diretta esperienza nelle molteplici problematiche legate all'attività dell'Autorità di sistema portuale e alle interrelazioni con i diversi protagonisti del *cluster* marittimo.

Evidenzia che l'avvocato Annunziata è stato presidente dell'Autorità portuale di Salerno dal novembre 2008 al dicembre 2016 e che è dall'8 aprile 2017 presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.

Dal 2009 al 2013 è stato altresì presidente del *Med Port Community*.

Sottosegretario di Stato al Ministero dei trasporti dal 2006 al 2008, è stato titolare di incarichi a livello universitario in materia di economia e politica dei trasporti e portualità e ha partecipato ad una serie di progetti in tema di mobilità sostenibile,

sicurezza e logistica integrata mare-terra. Rinvia, per informazioni più dettagliate, al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che l'audizione del dottor Annunziata è prevista per la seduta già convocata nella giornata di domani. Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**Proposta di nomina del dottor Luciano Guerrieri a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.**

**Nomina n. 75.**

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

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina.

Andrea ROMANO (PD), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di nomina del dottor Luciano Guerrieri a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ai fini dell'espressione del prescritto parere.

L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale è stata istituita dalla riforma del sistema portuale del 2016 (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169) e comprende i porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo.

Circa il procedimento di nomina dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale, si richiama a quanto poc'anzi illustrato in sede di esame della proposta di nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale.

Sulla proposta di nomina del dottor Guerrieri è stata acquisita l'intesa della regione Toscana.

La lettera di trasmissione della proposta di nomina evidenzia che la professionalità del dottor Guerrieri appare funzionale ad assicurare la regolare prosecuzione dell'attività dell'Autorità di sistema portuale, avendo egli una diretta esperienza nelle molteplici problematiche legate agli enti

portuali, nonché del territorio di riferimento, anche in considerazione dell'incarico, a suo tempo ricoperto di presidente dell'Autorità portuale di Piombino.

Segnala in proposito che il dottor Guerrieri ha ricoperto per due mandati l'incarico di presidente dell'Autorità di sistema portuale di Piombino dal giugno 2005 al luglio 2013 e di Commissario straordinario della medesima autorità, dal luglio 2013 al marzo 2017. Dal dicembre 2017 a maggio del 2019 ha ricoperto l'incarico di presidente e di amministratore delegato della società partecipata Livorno 2000 srl, operante nel settore dei servizi ai passeggeri di navi da crociera e traghetti. È stato inoltre recentemente Vicepresidente di Federlogistica e presidente della Commissione Porti dell'associazione e dal 2007 al 2013 è stato Vicepresidente di Assoporti. Rinvia, per informazioni più dettagliate, al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che la Commissione procederà non appena possibile anche all'audizione del dottor Guerrieri.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.15.**

**SEDE CONSULTIVA**

*Mercoledì 20 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancellieri.*

**La seduta comincia alle 14.15.**

**DL 183/2020: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea.**

**C. 2845 Governo.**

(Parere alle Commissioni riunite I e V).

*(Esame e rinvio).*



La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, segnala che la relazione è stata già inviata per le vie brevi a tutti i deputati della Commissione.

Elena MACCANTI (LEGA) trattandosi di un provvedimento in cui sono presenti numerose questioni di interesse della Commissione Trasporti, chiede alla presidenza di poter esaminare la relazione con la dovuta attenzione.

Raffaella PAITA, *presidente*, nell'imminenza della seduta prevista in congiunta con la Commissione Ambiente, propone di rinviare l'esame del provvedimento al termine.

Elena MACCANTI (LEGA) auspica che sia possibile avere un'interlocuzione approfondita con il viceministro Cancellieri sul provvedimento in esame prima dell'inizio della seduta dell'Assemblea.

Raffaella PAITA, *presidente*, rassicura la collega Maccanti che la Commissione potrà disporre di tempi adeguati per l'esame del decreto-legge in titolo.

**La seduta, sospesa alle 14.25, è ripresa alle 14.30.**

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, osserva che la Commissione Trasporti è chiamata ad esaminare il disegno di legge in titolo che, come gli altri decreti-legge analoghi che sono stati esaminati negli scorsi anni, contiene numerose disposizioni di proroga di termini legislativi. Oltre a ciò sono tuttavia presenti alcune disposizioni ulteriori di carattere sostanziale che non consistono in proroghe.

Per quanto di competenza della IX Commissione, nel settore dei trasporti rilevano in primo luogo le disposizioni dell'articolo 12, commi 2-4, del decreto-legge in esame. Tali commi sono volti a prorogare alcune disposizioni riguardanti i

benefici riconosciuti per il settore del trasporto aereo.

In particolare, il comma 2 modifica il termine di restituzione delle anticipazioni riconosciute alle imprese titolari di servizi di trasporto aereo ai sensi dell'articolo 79, comma 2, del decreto legge n. 34 del 2020 (comma 2, lettera a) e dell'articolo 198 del decreto-legge n. 34 del 2020 (comma 2, lettera b).

È poi prorogata al 30 giugno 2021 la restituzione del finanziamento di 400 milioni di euro erogato, ai sensi del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, alla società Alitalia SAI (comma 3).

Si estendono inoltre, nel limite di 16 milioni di euro, le misure di sostegno previste dell'articolo 198 del decreto-legge n. 34 del 2020 alla compensazione dei danni subiti dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021 (comma 4, primo periodo). Si riducono infine le risorse di cui è consentita per l'anno 2020 la conservazione in conto residui per l'utilizzo nell'esercizio successivo di cui all'articolo 34, comma 11, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137 (comma 4, secondo periodo).

In particolare, con riferimento alle disposizioni di cui ai commi 2, lettere a) e b) viene modificato l'articolo 85, comma 5, al fine di prevedere che l'anticipazione delle risorse riconosciute ai sensi dell'articolo 79, comma 2, del decreto-legge n. 18 del 2020 alle imprese titolari di licenze di trasporto aereo di passeggeri che, alla data di entrata in vigore del citato decreto-legge, adempiono ad oneri di servizio pubblico, sia restituita, nell'ipotesi in cui l'aiuto non sia riconosciuto compatibile con le disposizioni europee, non più entro il 15 dicembre 2020 ma entro sei mesi dalla data di effettiva erogazione e comunque entro l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato (comma 2, lettere a). Una modifica di analogo contenuto è effettuata all'articolo 85, comma 6, del medesimo decreto-legge, con riguardo alle anticipazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 198 del decreto-legge n. 34 del 2020 (comma 2 lettera b).

Il comma 6 del medesimo articolo 12 proroga al 31 dicembre 2021 il termine

per le verifiche periodiche della strumentazione metrica delle imprese di autorizzazione e revisione dei veicoli, in scadenza dalla data di entrata in vigore del provvedimento d'urgenza in esame e fino al 31 maggio 2021.

L'articolo 13, comma 4, proroga fino al 31 agosto 2021 le disposizioni che consentono di stipulare i contratti di arruolamento, secondo le procedure di cui al codice della navigazione, direttamente a bordo delle navi, in deroga alle formalità previste dall'articolo 328 dello stesso codice, secondo cui il contratto di arruolamento deve avere la forma dell'atto pubblico ricevuto dall'Autorità marittima.

Sempre al settore marittimo si riferisce la disposizione di cui all'articolo 11, comma 6, che differisce dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021 il termine finale di possibile operatività delle agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale – previste da una disciplina transitoria per i porti contraddistinti da particolari stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche – e reca uno stanziamento per l'anno 2021, pari a 5,1 milioni di euro, ai fini della corresponsione, in favore dei lavoratori iscritti negli elenchi delle medesime agenzie, dell'indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro. Ai fini della copertura finanziaria di quest'ultimo stanziamento, il comma 7 opera una novella di coordinamento in relazione al summenzionato differimento, mentre il comma 8 del medesimo articolo individua la copertura finanziaria dell'intervento di cui al comma 6 sopra descritto.

L'articolo 13, comma 6, prevede che, in considerazione della situazione emergenziale determinata dalla diffusione del virus da COVID-19, per le domande dirette al conseguimento della patente di guida presentate nel corso dell'anno 2020, la prova di esame per controllo delle cognizioni, la c.d. «prova di teoria», di cui al comma 1 dell'articolo 121, del Codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), quindi la prova teorica, possa essere espletata entro un anno dalla

data di presentazione della domanda, anziché entro sei mesi.

L'articolo 13, comma 7, proroga per l'anno 2021 l'applicazione degli attuali criteri di ripartizione del Fondo per il trasporto pubblico locale tra le regioni a statuto ordinario, senza applicazione di penalità, rinviando pertanto di un ulteriore anno l'applicazione dei nuovi criteri di ripartizione previsti dalla riforma del Fondo.

L'articolo 13, comma 11, estende al 30 giugno 2021 il termine per l'utilizzo del buono per l'utilizzo di taxi e di servizi NCC, il c.d. «buono viaggio», pari al 50 per cento della spesa fino ad un massimo di 20 euro per ciascun viaggio e previsto per le persone a mobilità ridotta e con patologie accertate ovvero più esposti agli effetti economici dal Covid-19 o in stato di bisogno, residenti nelle città metropolitane o nei capoluoghi di provincia, previsto dall'articolo 200-bis, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge n. 34/2020. Il comma 19 del medesimo articolo 13 indica la copertura finanziaria dell'intervento in termini di indebitamento netto e fabbisogno.

L'articolo 13, comma 12, proroga fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 30 aprile 2021, il divieto di applicare decurtazioni di corrispettivo o sanzioni o penali, ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale per le minori corse effettuate durante l'emergenza Covid-19.

I commi 16 e 17 dell'articolo 13 prevedono la messa a disposizione per Rete ferroviaria italiana, nelle more dell'approvazione dell'Aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma – Parte Investimenti, di risorse pari a un miliardo e 776 milioni di euro finalizzate a dare avvio ai lavori del secondo lotto costruttivo della tratta ferroviaria Verona-bivio Vicenza (comma 16) e autorizzando inoltre Rete ferroviaria all'utilizzo delle risorse individuate ai sensi del comma 17.

Il finanziamento consentirà di procedere all'avvio dei lavori del 2° lotto costruttivo, programmati nel terzo quadri-

mestre (settembre) dell'anno 2021 già nel primo quadrimestre (marzo) del medesimo anno 2021 e, pertanto, anticipare la conclusione degli stessi dal mese di maggio 2027 al mese di dicembre 2026, consentendo di aprire al traffico commerciale entro il mese di dicembre 2026 l'intero 1° lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova.

R.F.I. S.p.A. sé stata quindi autorizzata a utilizzare, nel limite di 726 milioni di euro, le risorse previste nel vigente Contratto di Programma – Parte Investimenti destinate al finanziamento di altri investimenti per i quali alla data di entrata in vigore della presente disposizione non è stata avviata la fase di progettazione esecutiva e ad utilizzare ulteriori risorse pari a complessivi euro 1.050 milioni a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (ossia il contributo in conto impianti attribuito a Rete ferroviaria italiana per il finanziamento degli investimenti nelle reti ad alta velocità e nelle reti ordinarie).

In relazione agli interventi da definanziare, la relazione tecnica precisa che si tratta di 361 milioni di euro sull'intervento 0361 « Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia Verona » destinati alla realizzazione del nodo di Verona Ovest e 365 milioni di euro relativi all'intervento 0362A « Linea AV/AC Milano-Verona: Verona-bivio Vicenza 1° lotto funzionale » destinati alla realizzazione del nodo di Verona est. Si precisa comunque che non sarebbe pregiudicato da tale definanziamento il completamento delle attività di progettazione definitiva secondo l'attuale cronoprogramma, stante la residua disponibilità di 15 milioni di euro che costituisce importo sufficiente per il completamento dell'attività relativa ad ambedue gli interventi.

Passando ora al settore delle comunicazioni, l'articolo 12, comma 8 prevede la proroga al 1° gennaio 2021 dei termini di integrazione degli standard di codifica dell'*International Telecommunication Union* (ITU) precisando che per gli apparecchi atti a ricevere servizi radiotelevisivi distribuiti o

venduti in Italia, sarà necessaria la presenza esclusivamente di tutte le codifiche approvate nell'ambito ITU indicate dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni con proprio regolamento.

L'articolo 20 infine introduce alcune semplificazioni relative alla realizzazione dei collegamenti in fibra ottica ad alta velocità degli edifici scolastici e degli edifici ospedalieri, attraverso la metodologia della microtrincea e prevedendo inoltre l'applicazione di una procedura semplificata ai fini delle comunicazioni amministrative necessarie per l'avvio dell'attività in questione.

Si prevede, tra l'altro, che l'operatore possa utilizzare la linea così realizzata per collegare in fibra ottica ad alta velocità anche gli ulteriori edifici presenti lungo il percorso.

Tra le semplificazioni procedurali si segnala, tra le altre, la previsione secondo la quale, qualora l'intervento di scavo interessi esclusivamente sedi stradali asfaltate e non pavimentate, è sufficiente la sola comunicazione di inizio lavori all'ufficio comunale competente e all'ente titolare o gestore della strada.

Elena MACCANTI (LEGA) desidera sottoporre all'attenzione del rappresentante del governo alcune questioni sulle quali preannuncia anche la presentazione di emendamenti da parte del suo gruppo.

Con particolare riferimento alla questione dei cosiddetti « fogli grigi », chiede al governo l'opportunità di valutare la proroga del termine per la presentazione della domanda entro un anno dalla data di scadenza, anziché entro un anno dalla data di presentazione: sul punto chiede se sia possibile svolgere un ulteriore approfondimento. Per quanto riguarda la questione dei cosiddetti buoni per taxi e NCC, misura che è stata rifinanziata anche nel decreto-legge cd. « Rilancio », evidenzia come non siano stati emanati i previsti decreti attuativi, circostanza che rende quindi di fatto inapplicabile la misura. Chiede pertanto informazioni al rappresentante del Governo circa i tempi di emanazione dei decreti attuativi, al fine di addivenire celermente alla erogazione dei voucher. Un'ul-

teriore questione che ritiene di sottoporre all'attenzione del governo riguarda la proroga delle graduatorie previste per implementare l'organico degli uffici periferici della motorizzazione civile, che a suo giudizio potrebbe essere introdotta nel provvedimento in esame. Sottopone infine all'attenzione del governo, anche la proroga del cosiddetto documento unico di circolazione (DUC) per ulteriori tre o sei mesi al fine di superare le numerose disfunzioni rilevate. Su questo chiede un'ulteriore disponibilità da parte del governo.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA) chiede alcuni chiarimenti circa il definanziamento dell'opera relativa all'Alta velocità della tratta Brescia-Verona.

Davide GARIGLIO (PD) sottopone all'attenzione del rappresentante del governo la possibilità di inserire nel provvedimento in esame quanto previsto in una risoluzione approvata all'unanimità dalla Commissione Trasporti, che riguarda la proroga del termine di adeguamento per gli impianti arrivati alla fine vita tecnica per i quali è prevista la sospensione di attività fino a completa manutenzione. Chiede pertanto al governo se sia possibile recepire gli impegni previsti nella citata risoluzione.

Giorgio MULÈ (FI) con riferimento a quanto previsto dal comma 3 dell'articolo 12 del provvedimento in esame, relativa al termine di restituzione del prestito da parte di Alitalia, sottopone all'attenzione del governo l'opportunità di valutare una proroga più ampia allo scopo di consentire alla società l'effettivo rispetto del termine.

Raffaella PAITA, *presidente*, dopo essersi associata alle considerazioni del collega Gariglio circa l'attuazione della risoluzione sugli impianti a fune approvata all'unanimità dalla Commissione, chiede al rappresentante del governo di valutare l'inserimento nel decreto-legge in esame anche del tema relativo alle targhe prova, questione urgente più volte dibattuta e

condivisa in seno alla Commissione Trasporti.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI, nel ringraziare la relatrice e i deputati intervenuti, ritiene meritevoli di attenzione tutte le questioni sollevate dalla deputata Maccanti, che certamente giudica condivisibili e che ritiene possano essere oggetto di proposte emendative che il governo si impegna a valutare con attenzione.

Con riferimento all'emanazione dei previsti decreti attuativi in materia di buoni taxi, ritiene che debba essere coinvolto il sottosegretario Traversi che potrà avere un'utile interlocuzione direttamente con la Commissione.

Per quanto riguarda la richiesta avanzata dal deputato Gariglio relativo agli impianti a fune arrivati a fine vita tecnica, segnalerà la questione al fine di individuare le soluzioni più opportune. Con riferimento alla questione relativa alle targhe, prova segnala la necessità di svolgere ulteriori approfondimenti tecnici al fine di superare la recente sentenza, pur condividendo l'urgenza di individuare una soluzione che probabilmente non potrà essere quella di una mera proroga del termine.

Per quanto concerne le richieste di chiarimento in ordine ai definanziamenti di opere segnalate dal collega Donina, evidenzia come il governo avrebbe l'intenzione di concentrare maggiori risorse finanziarie sugli interventi già cantierabili, evitando per il momento di finanziare opere che sono ancora in fase di studio di fattibilità. Più in generale, avverte che sugli interventi di rimodulazione e definanziamento di opere infrastrutturali è prevista l'intesa con le regioni interessate.

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

**La seduta termina alle 15.**

#### ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 20 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Inter-

viene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancelleri.

### La seduta comincia alle 15.

**Proposta di nomina dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI).**

**Nomina n. 74.**

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

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad esprimersi sulla proposta di nomina dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI).

Ricorda che l'Automobile Club d'Italia (ACI), che è un ente pubblico non economico a base associativa senza scopo di lucro, è la Federazione che associa gli Automobile Club regolarmente costituiti. Della Federazione fanno inoltre parte gli Enti ed Associazioni volontariamente aderenti secondo le disposizioni dello Statuto. Esso rappresenta e tutela gli interessi generali dell'automobilismo italiano, del quale promuove e favorisce lo sviluppo. L'ACI rappresenta inoltre l'automobilismo italiano presso la Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) e presso il CONI (art. 1, statuto ACI).

Il Presidente dura in carica quattro anni, coincidenti con il quadriennio olimpico, e può essere confermato (art. 19, terzo comma, statuto ACI).

Il Presidente eletto dall'Assemblea è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa col Ministro vigilante (art. 19, primo comma, statuto ACI); a tal proposito ricorda che la vigilanza sull'ACI è esercitata dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e, limitatamente alle attività del PRA, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 6, comma 3 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98).

L'assemblea dell'ente, riunitasi in data 18 novembre 2020, in vista della scadenza del mandato del presidente, ha designato per un terzo mandato l'ingegner Angelo Sticchi Damiani presidente dell'ACI per il quadriennio 2021-2024, con oltre il 94 per cento dei voti.

Segnala che il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 30 dicembre 2020, ha pertanto avviato la procedura per la nomina dell'ingegner Sticchi Damiani a presidente dell'ACI, disponendo la trasmissione alle Commissioni parlamentari competenti ai fini del parere Ricorda che l'ingegner Sticchi Damiani ha rivestito la carica di presidente dell'ACI negli ultimi due mandati, a decorrere dal 2012, ed è anche Vicepresidente di FIA Sport dal dicembre 2017, componente dell'Eurobord FIA da maggio 2013, consigliere nazionale del CONI da aprile 2012, Presidente di ACI Informatica Spa da marzo 2014, Presidente di Sara Assicurazioni Spa da aprile 2018 e consigliere di Sara Vita Spa da giugno 2019 (dopo esserne stato presidente per tre anni a decorrere dall'aprile 2016); ricorda in proposito che Sara è la compagnia di assicurazioni partecipata all'80 per cento da ACI.

Segnala, altresì che in precedenza ha inoltre rivestito numerosi incarichi pubblici, tra i quali quello di vicepresidente del Centro Nazionale di studi urbanistici, consigliere di amministrazione dell'ANAS, presidente di ACI Consult S.p.A (società di ingegneria di ACI), componente della *Circuits Commission* della Federazione internazionale dell'Automobile (FIA), presidente della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (CSAI), componente, prima supplente e poi titolare, del Consiglio mondiale dello Sport della FIA e Vice Presidente dell'ACI stessa.

Per informazioni più dettagliate rinvia al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

Elena MACCANTI (LEGA) auspica che la Commissione possa procedere all'audizione dell'ingegner Sticchi Damiani come previsto dalla prassi parlamentare.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) condivide la richiesta avanzata dalla collega Maccanti.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, ritiene senz'altro opportuno che la Commissione svolga l'audizione dell'ingegner Sticchi Damiani.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI segnala che la nomina è stata presentata dal Governo dal punto di vista formale, che non ha però competenza sulla scelta della candidatura, scelta di competenza dell'Assemblea dell'ACI.

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

**La seduta termina alle 15.05.**

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

*Mercoledì 20 gennaio 2021.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.05 alle 15.30.