

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale. Nomina n. 73 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	42
---	----

##### 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) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	43
ALLEGATO 1 ( <i>Proposta di parere della relatrice</i> ) .....	51
ALLEGATO 2 ( <i>Nuova proposta di parere della relatrice</i> ) .....	53
ALLEGATO 3 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	55

##### SEDE CONSULTIVA:

Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza. Doc. XXVII, n. 18 (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	44
--	----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	50
---	----

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del dottor Luciano Guerrieri nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (nomina n. 75) .....	50
Audizione dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI) (nomina n. 74) .....	50

##### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 27 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancellieri.*

**La seduta comincia alle 12.45.**

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

**Nomina n. 73.**

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviata nella seduta del 21 gennaio 2021.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che, trattandosi di votazione riguardante persone nell'ambito di un procedimento di nomina, il parere che la Commissione è chiamata ad esprimere ha carattere puntuale – dovendo il dispositivo limitarsi all'indicazione « favorevole » o « contrario » – e non può essere corredato di condizioni o osservazioni.

Andrea ROMANO (PD), *relatore*, propone alla Commissione di esprimere un parere favorevole sulla proposta di nomina in esame, anche alla luce del dibattito fin qui svoltosi e degli elementi emersi nell'ambito dell'audizione.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che la votazione avrà luogo a scrutinio segreto mediante il sistema delle palline bianche e nere.

Dà quindi lettura delle missioni e delle sostituzioni.

La Commissione procede quindi alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti .....	34
Votanti .....	34
Maggioranza .....	18

Hanno votato sì .....	34
-----------------------	----

(La Commissione approva).

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Baldelli, Barbuto, Bruno Bossio, Cantini, Luciano Cantone, Capitanio, Carinelli, De Girolamo, De Lorenzis, Del Basso De

Caro, Benvenuto in sostituzione di Donina, Ficara, Patassini in sostituzione di Furgiuele, Gariglio, Viviani in sostituzione di Giacometti, Grippa, Maccanti, Marino, Mulè, Nobili, Paita, Pentangelo, Pizzetti, Barzotti in sostituzione di Raffa, Rixi, Andrea Romano, Battilocchio in sostituzione di Rosso, Rotelli, Scagliusi, Elisa Tripodi in sostituzione di Serritella, Silvestroni, Spessotto, Termini, Zanella.

**La seduta termina alle 12.55.**

#### SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 27 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancellieri.

**La seduta comincia alle 12.55.**

**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).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 20 gennaio 2021.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, illustra una proposta di parere favorevole con condizione e osservazioni che recepisce alcune criticità e suggerimenti emersi nel corso del dibattito (*vedi allegato 1*).

Raffaella PAITA, *presidente*, su richiesta di alcuni deputati, sospende brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 13.05, è ripresa alle 13.15.**

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, illustra alcune modifiche alla proposta di parere precedentemente illustrata, volte a rafforzare la portata di alcune osservazioni trasformandole in condizioni, con particolare riguardo alla questione relativa alla proroga del termine per l'espletamento della prova teorica per il conseguimento della patente di guida e alla proroga delle graduatorie dei concorsi per l'accesso agli uffici periferici della motorizzazione civile. Propone altresì di inserire una nuova condizione volta ad introdurre una proroga per consentire la circolazione di prova dei veicoli già immatricolati in determinate circostanze (*vedi allegato 2*).

Elena MACCANTI (LEGA) ringrazia la relatrice per l'ottimo lavoro di sintesi svolto ed esprime apprezzamento per l'accogliamento dei rilievi avanzati dal gruppo della Lega. Ringrazia, altresì, il viceministro Cancellieri per l'utile interlocuzione su questioni assai rilevanti sulle quali la Commissione sta discutendo da tempo.

Auspica che, diversamente dal solito, le condizioni e le osservazioni del parere della Commissione possano trovare accoglimento anche presso la Commissione di merito, al fine di dare seguito alle questioni sollevate per le quali soprattutto il settore delle autoscuole attende risposte chiare.

Preannuncia in ogni caso il voto contrario del gruppo della Lega, conseguenza del giudizio politico sfavorevole sul provvedimento in esame nel suo complesso.

Marco SILVESTRONI (FDI) chiede un chiarimento circa l'effettiva portata della condizione di cui al numero 4) della proposta di parere, relativa alla circolazione dei veicoli già immatricolati, ritenendola eccessivamente limitativa della possibilità di utilizzo delle targhe prova da parte dei veicoli già immatricolati.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S) osserva come la formulazione di cui al numero 4) della proposta di parere non sembra essere del tutto corretta, anche alla luce di una recente sentenza della Corte di Cassazione in materia. In particolare riter-

rebbe opportuno chiarire che non si tratta in realtà di una proroga legislativa in senso stretto.

Il viceministro Giancarlo CANCELLIERI propone una modifica della formulazione della condizione di cui al numero 4) della proposta di parere nel senso indicato dal deputato Silvestroni, espungendo la parola « necessarie ».

Raffaella PAITA, *presidente*, propone una modifica della parte iniziale della medesima condizione di cui al numero 4), nel senso indicato dalla collega Barbuto, ricordando come il riferimento alla proroga fosse volto a superare eventuali questioni di ammissibilità.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, alla luce dell'intervento del rappresentante del governo e della presidente propone, in conclusione, alcune modifiche alla condizione di cui al numero 4) della proposta di parere.

La Commissione approva, la proposta di parere favorevole con quattro condizioni e tre osservazioni della relatrice, come da ultimo riformulata (*vedi allegato 3*).

**La seduta termina alle 13.35.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 27 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e i trasporti Giancarlo Cancellieri.*

**La seduta comincia alle 13.45.**

**Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza. Doc. XXVII, n. 18.**

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, segnala preliminarmente, in termini generali, che il piano si articola su tre assi strategici (digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale) con tre priorità trasversali (parità di genere, giovani, Sud e riequilibrio territoriale), e in 6 missioni e a loro volta raggruppano 16 componenti che si articolano in 48 linee di intervento per progetti omogenei e coerenti.

Le risorse disponibili, come risulta dalla tabella a pagina 167, sono per quanto riguarda il Next Generation EU pari a 223,91 miliardi di euro (comprensivo dei 196,5 miliardi di euro del Dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF) suddivisi in 127,6 miliardi di prestiti e 65,5 di sussidi e, come risulta dalla nota a pag. 164, da risorse del Fondo Sviluppo e coesione della programmazione 2021-2027, per un valore di 21,2 miliardi di euro destinato al finanziamento di interventi addizionali e complementari che vanno ad incrementare la quota di investimenti pubblici prevista evitando il ricorso a ulteriore indebitamento. Oltre ai 13 miliardi di euro del fondo React EU). Alle stesse finalità sono destinati 7,9 miliardi di euro di Fondi strutturali SIE/PON e FEASR (Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale) e 80,05 miliardi di euro di Fondi della programmazione di bilancio per il periodo 2021-2026, che fanno crescere le risorse complessive dedicate alle 6 missioni del PNRR nel periodo 2021-2026 fino a 311,9 miliardi. I Fondi del RRF e del Fondo sviluppo e coesione sono ulteriormente ripartiti tra progetti in essere e progetti nuovi (145 miliardi in nuovi progetti e 65,7 per progetti in essere).

In termini generali sarebbe utile avere un maggior livello di dettaglio riguardo alla destinazione delle risorse relative ai progetti in essere nonché alla destinazione delle risorse di bilancio. Inoltre andrebbe meglio specificato se le risorse liberate dagli investimenti in progetti in essere andranno a finanziare ulteriori investimenti in periodo temporali successivi.

Ricorda che lo scorso 13 e 14 ottobre le Camere si sono pronunciate con un atto di indirizzo rivolto al governo, con precise

indicazioni su come predisporre il Piano. Quanto ai contenuti del piano, vi sono diversi interventi ed iniziative che recepiscono gli indirizzi della Commissione. Innanzitutto si rileva con soddisfazione che è stata accolta l'impostazione, fortemente sostenuta dalla Commissione, secondo la quale il processo di digitalizzazione dovrebbe essere non tanto una specifica missione quanto un asse trasversale a tutte le missioni e il driver fondamentale dello sviluppo del Paese.

La digitalizzazione viene infatti considerata non solo nella missione « digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura » – dove si dà conto dell'essenziale processo di potenziamento e modernizzazione delle pubbliche amministrazioni – ma anche:

nella missione 2 « rivoluzione verde e transizione ecologica » in cui si rileva come la digitalizzazione sia funzionale all'aggiornamento delle nostre filiere produttive (ad esempio nelle reti elettriche);

nella missione 3 « infrastrutture per una mobilità sostenibile » (ad esempio per la verifica della sicurezza delle infrastrutture da remoto e per l'efficientamento della catena logistica e nel traffico aereo);

nella missione 4 « istruzione e ricerca », in cui si individua l'obiettivo del superamento del *gap* di competenze e di conoscenze specialmente nelle materie tecniche e scientifiche (STEM) che caratterizza purtroppo il nostro Paese e che è chiaramente emerso, in questa Commissione, in molteplici audizioni nel corso dell'indagine conoscitiva sulle nuove tecnologie e la transizione verso il 5G;

trasversalmente anche nella missione 5 « inclusione e coesione », posto che nuova occupazione ed un *welfare* più efficiente passano anche attraverso un robusto processo di modernizzazione e apertura alle nuove tecnologie;

nella missione 6 « salute », con particolare riferimento alla sanità digitale.

Passa quindi ad illustrare le parti di maggiore interesse per la Commissione Trasporti. La Missione 1 è suddivisa in 3 componenti: 1) digitalizzazione, innovazione e sicurezza della PA 2) digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo 3) turismo e cultura, per un ammontare complessivo di risorse pari a oltre 45 miliardi di euro. Nell'ambito della missione 1 sono trattate due delle tematiche su cui la Commissione e la Commissione bilancio si sono concentrate nel corso del precedente esame.

In primo luogo, nella seconda componente della missione (innovazione e digitalizzazione delle imprese) l'esigenza di un rafforzamento ed un'accelerazione nel processo di dispiegamento delle reti in fibra ottica e nell'ampliamento della platea di italiani che ne sono fruitori. Riguardo a questo punto obiettivo generale della missione è quello di realizzare reti ultraveloci in fibra ottica, 5G e satellitari, per la realizzazione, l'ammodernamento e il completamento delle reti ad altissima capacità collegate all'utente finale nel Mezzogiorno e nelle aree bianche e grigie, nonché per garantire la connettività di realtà pubbliche ritenute prioritarie e strategiche, integrando le migliori tecnologie disponibili per offrire servizi avanzati per il comparto produttivo e della sicurezza (inclusa l'offerta di pacchetti di servizi per la gestione in sicurezza dei dati *in cloud*, la ridondanza delle reti strategiche, la costruzione di reti dedicate).

Ciò risponde parzialmente a quanto sottolineato dalla Commissione riguardo alla necessità di integrare l'esigenza di completare al più presto le infrastrutture in fibra con una visione d'insieme che non guardi al processo isolatamente ma nel quadro complessivo del nuovo paradigma tecnologico, sviluppando in parallelo ed in sinergia le nuove opportunità, nella consapevolezza che la rete senza tutto il resto non garantisce quel salto di qualità necessario per lo sviluppo del nostro Paese.

Più nel dettaglio, il documento dà conto dell'intendimento di promuovere, al fine di porre rimedio ai ritardi nel dispiegamento della fibra, un « progetto fibra » che eviti il

rischio di duplicazioni nella messa a terra della rete – che è parte delle infrastrutture strategiche nazionali – garantendo al contempo la piena concorrenza nella fornitura dei servizi.

Sono indicati 4 progetti. Il Piano Italia 1 Gbit/s prevede il completamento del progetto Banda ultra larga, con iniziative per il collegamento all'utente finale delle connessioni ultraveloci e la sua estensione alle aree grigie. Appare essenziale, con riferimento a questo progetto, assicurare la realizzazione della connessione in fibra FTTH sia per gli edifici pubblici sia privati. Una seconda priorità è la copertura in fibra ottica in realtà pubbliche ritenute prioritarie (completamento Piano scuole; piano sedi della sanità; piano fibra per parchi naturali; piano fibra per musei e siti archeologici). A ciò si aggiungono il progetto fibra per il 5G lungo le vie di comunicazione extra-urbane e la diffusione di reti 5G negli impianti sportivi pubblici e quello che contempla interventi per la promozione dei servizi 5G e la *safety* del 5G.

Potrebbe essere utile a questo proposito una precisazione riguardo al « progetto fibra » menzionato. In particolare posto, che il piano banda ultra larga per le aree bianche presenta un ritardo che consentirà il completamento degli interventi nelle stesse forse solo nel 2023, sarebbe utile capire come si ritiene di accelerare questa scadenza, e con quali risorse, chiarendo se il piano Italia 1Gbit/s menzionato sia una declinazione (così come il piano fibra per parchi naturali, quello per musei e siti archeologici, il piano sedi della sanità e il piano scuola) del progetto fibra che quindi si identificherebbe di fatto con questi interventi oppure se si tratta di un intervento differente seppur connesso.

Le risorse complessivamente assegnate sono pari a 3,30 miliardi di euro per tutti i progetti sopra indicati (1,10 sono riconosciuti per progetti già in essere).

Pur considerata l'indubbia connessione per gli interventi relativi allo sviluppo delle reti mobili 5G e al dispiegamento della fibra ottica, potrebbe essere utile alla Commissione avere una idea della ripartizione

delle risorse tra le due tipologie di intervento.

Altro aspetto d'interesse per la Commissione concerne l'affermazione (pag. 23) concernente l'intendimento di utilizzare le risorse del piano al fine di sviluppare un *cloud* nazionale e di assicurare la effettiva interoperabilità delle banche dati delle PA in parallelo e in sinergia con il progetto Europeo GAIA-X, dove l'Italia intende avere un ruolo di primo piano. Il rapporto tra *cloud* nazionale e progetto GAIA-X appare un punto di grande interesse. In particolare, potrebbe essere utile avere qualche elemento informativo in merito all'effettivo stato del progetto GAIA-X ed un maggiore dettaglio riguardo al ruolo dell'Italia sia con i suoi operatori privati, sia con i suoi soggetti istituzionali nell'avanzamento di questo progetto. Appare inoltre di grande interesse per la Commissione acquisire elementi in merito allo stato dell'arte concernente la costruzione del *cloud* nazionale, anche in ragione della sua effettiva coerenza con i progetti europei in corso e ritengo che sia opportuno effettuare su questa tematica, attraverso opportune audizioni, un approfondimento.

Infine sottolinea con soddisfazione, con riferimento agli interventi sulla materia delle comunicazioni, l'attenzione rivolta, trasversalmente in diverse missioni, ma in modo particolare nella missione 4, al miglioramento delle competenze nelle materie tecnico-scientifiche (STEM) in termini generali lungo tutto il percorso scolastico, sin dalla prima infanzia, ma anche il continuo richiamo al superamento del *gender gap* che vede tutt'oggi un numero di ragazze che si avvia a studi universitari in questi ambiti ancora troppo limitato rispetto ai ragazzi.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, si sofferma sugli interventi relativi al settore dei trasporti, partendo dall'esame della missione 2, che si concentra sulla sostenibilità ambientale e la *green economy*, per un ammontare complessivo di risorse pari a 68,9 miliardi di euro. Questa missione è suddivisa in 4 componenti e nell'ambito della componente 2 sono previste una parte delle risorse per la mobilità sosteni-

bile, che si aggiungono a quelle presenti nella Missione 3. In primo luogo si dà conto, nell'ambito del progetto per la strutturazione di una filiera italiana dell'idrogeno, della possibilità di utilizzare tale forma di trazione « verde » per l'alimentazione di treni come alternativa all'elettrificazione delle linee. Oltre a ciò sono indicati ulteriori progetti per un ammontare complessivo di oltre 18 miliardi di euro.

Si prevede uno stanziamento di 0,9 miliardi di euro per i progetti inviati dall'ANCI, nonché quelli raccolti da Utilitalia, selezionati in base alla coerenza e al contributo agli obiettivi del PNIEC, nonché per l'impatto locale, mediante procedura di evidenza pubblica e intensità di aiuto, in linea con le norme europee. 4,6 miliardi di euro di nuove risorse, che si aggiungono ai 2,95 miliardi già in essere, per un totale di 7,55 miliardi di euro saranno poi destinati alle seguenti iniziative: al Piano nazionale ciclovie e la realizzazione interventi integrati (piste ciclabili, scuola bus, *sharing mobility*, *mobility management*, e altro) in 40 Comuni con oltre 50.000 abitanti, da individuare tramite pubblicazione di una manifestazione di interesse; al trasporto pubblico locale green, prevedendo: la stipula di 25/30 contratti di sviluppo per aziende della filiera nazionale per autobus a basso impatto ambientale; all'attivazione di bandi, per incentivare le PMI alla riconversione verso nuove tecnologie (veicoli elettrici/ibridi, digitalizzazione, ecodesign, etc.), nuove produzioni ed estensione alle filiere automotive, autobus, nautica e per la mobilità marittima finalizzati al trasporto a basso impatto ambientale e *smart*; per l'acquisto entro il 2026 di 5.139 bus a basse emissioni di cui 2.730 veicoli alimentati da GNC o GNL, 2.051 veicoli a propulsione elettrica e 358 veicoli alimentati a idrogeno; si prevede poi l'acquisto di 80 treni entro il 2026, di cui 59 a propulsione elettrica e 21 a idrogeno; il rinnovo della flotta navale per il trasporto pubblico locale acquistando attraverso una cabina di regia nazionale, 12 traghetti e di 10 unità navali ad alta velocità (aliscafi) alimentati a GNL, elettrici o idrogeno. In materia di interventi per il trasporto rapido di massa, si prevede la

realizzazione di 195 chilometri di rete (metro, tram, filovie, Bus Rapid Transit), incluso il materiale rotabile, tra cui interventi già individuati a Genova, Bergamo, Rimini, Firenze, Roma e Palermo ed altri da individuare nel 2021.

La missione n. 3 «infrastrutture per la mobilità sostenibile», come riportato nel Piano, punta a completare entro il 2026, un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile. La missione prevede tre obiettivi generali: realizzare un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale; introdurre sistemi digitali di monitoraggio da remoto per la sicurezza delle arterie stradali e conseguenti urgenti opere per la messa in sicurezza di arterie stradali, ponti e viadotti ammalorati; investire per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo.

Per la realizzazione degli interventi, si richiama il quadro di riforme procedurali di cui al cd. decreto-legge «semplificazioni», con possibilità di attivazione di specifici strumenti in caso di blocchi. Le risorse previste nella Missione 3 ammontano complessivamente a 31,98 miliardi di euro, suddivise in due componenti: per l'Alta velocità ferroviaria e la manutenzione stradale 4.0 28,3 miliardi; per l'intermodalità e la logistica integrata 3,68 miliardi di euro.

Quanto ai contenuti, in linea con quanto previsto nelle indicazioni europee e negli atti di indirizzo parlamentare, nonché nell'Allegato al DEF #italiaveloce, il Piano prevede diversi interventi.

In primo luogo, si propone la velocizzazione delle principali linee ferroviarie passeggeri e l'incremento della capacità dei trasporti ferroviari merci lungo gli assi prioritari del Paese Nord-Sud ed Est-Ovest. In particolare, saranno potenziate le seguenti tratte ferroviarie per migliorare i collegamenti delle aree a nord delle Alpi con i porti di Genova e Trieste: Milano-Venezia; Verona-Brennero; Liguria-Alpi; nel

Centro del paese si rafforzeranno i due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara), riducendo significativamente i tempi di percorrenza ed aumentando le capacità. Per entrambe le direttrici, la mancata approvazione dei progetti e l'assenza di risorse finanziarie ha rallentato lo sviluppo progettuale per cui ad oggi lo stato di avanzamento delle progettazioni non consente di prevedere il completamento di questi nuovi assi, e il *Recovery plan* si concentra sulle prime fasi di questi importanti investimenti. Segnaliamo che per tali opere lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (AG 241), all'esame della Commissione, prevede la nomina di commissari. Verrà potenziata altresì la velocizzazione della linea tirrenica e adriatica da nord a sud.

Un altro punto qualificante degli indirizzi parlamentari che è stato recepito concerne l'estensione dell'alta velocità ferroviaria al Sud: si prevede in particolare la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l'avanzamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e i primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Potenza Battipaglia; anche per tali opere lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (AG 241) prevede la nomina di un commissario.

È inoltre confermato il completamento dei corridoi ferroviari TEN-T e delle tratte di valico.

Sono indicati anche investimenti su linee regionali interconnesse alla rete ferroviaria nazionale, che tuttavia non ne fanno parte, con adeguamento agli standard tecnici della rete nazionale: si fa riferimento alla ferrovia Canavesana, alla Torino-Ceres, alla Bari-Bitritto, alla Rosarno-San Ferdinando, alla Sansepolcro-Terni e alla Benevento-Cancello. Anche con riferimento all'adeguamento di alcune ferrovie regionali ritenute prioritarie, tra cui anche ferrovie isolate (Circumvesuviana, Circumtenea, Catanzaro-Cosenza, Ferrovie Appulo-Lucane, Ferrovie del Gargano), nonché urbane (Ferrovie Nord, Roma Lido e Roma Viterbo), si prevedono specifici interventi.

Un'altra linea di intervento nota alla nostra Commissione concerne gli investi-

menti di *upgrading*, elettrificazione e resilienza su alcune linee al sud (Ionica Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria, Venafro-Campobasso-Termosti, Nodo di Catania, Rad-doppio Decimomannu-Villamassargia, Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia, e altre) e, più in generale, lo sviluppo tecnologico di vari nodi e direttrici della rete con applicazione della tecnologia ERTMS.

Infine, viene ricordato il piano per il rilancio delle stazioni al sud, per il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni anche a persone con disabilità e dei servizi di assistenza in stazione e di informazione al pubblico, nonché dell'integrazione modale.

Sotto il profilo procedurale, si prevede l'accelerazione dell'*iter* di approvazione dei contratti di programma con RFI, semplificando alcune procedure (parere VIA, e altro) ed eliminando fasi ridondanti, nonché la semplificazione delle procedure di inserimento delle opere del Piano nel contratto di programma vigente con RFI, anche valutando la possibilità di inserimento automatico nei contratti di programma delle opere per le quali si prevede o il commissariamento ai sensi dell'A.G. 241 o il finanziamento nell'ambito del piano all'esame. Un analogo meccanismo potrebbe prevedersi anche per le infrastrutture stradali.

Nei 28,3 miliardi della componente 2 sono comprese le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 che interverrà in maniera puntuale su linee per lo sviluppo del trasporto ferroviario regionale, i collegamenti con gli aeroporti e i collegamenti con porti e terminali.

Sarebbe opportuno specificare con maggiore dettaglio la distribuzione delle risorse FSC nei vari interventi e chiarire, rispetto alle risorse in essere, l'utilizzo delle somme svincolate.

Con riferimento alla seconda componente della missione, concernente lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica, si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europea; in tal senso si prevede il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti TEN T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico

(Genova e Trieste), nonché interventi infrastrutturali e di logistica per una valorizzazione del ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo. Tale componente si sviluppa in due linee di intervento: il Progetto integrato porti d'Italia, per il miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti in chiave *green*: si prevedono la realizzazione della nuova diga foranea di Genova (tale intervento è ricompreso tra quelli per cui lo schema di A.G. 241 prevede la nomina di un commissario straordinario) e lo sviluppo del porto di Trieste e del suo sistema logistico.

In dettaglio, la linea di intervento Progetto integrato Porti d'Italia prevede, in coerenza con l'allegato #italiaveloce, interventi di realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario e stradale (porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno); di potenziamento della resilienza di alcune infrastrutture portuali agli effetti dei cambiamenti climatici (porti di Palermo, Salerno, Manfredonia, Catania e Venezia); il miglioramento dell'accessibilità marittima di alcuni porti (Vado Ligure, Civitavecchia, Taranto, Marina di Carrara, Napoli e Salerno e Brindisi); l'aumento della capacità portuale (porti di Ravenna, Cagliari, La Spezia, Napoli, Trapani e Venezia); l'efficientamento energetico e ambientale dei porti dello Stretto di Messina; la promozione di interventi per l'elettrificazione delle banchine portuali (*Cold ironing*), come previsto dalla direttiva 2014/94/UE; la valorizzazione del ruolo delle Zone Economiche Speciali (ZES) vicino alle aree portuali nel Sud e gli interventi per lo sviluppo dei porti minori del Sud anche in chiave turistica per la navigazione da diporto.

La seconda linea di intervento concerne la digitalizzazione degli aeroporti e sistemi logistici. Gli obiettivi sono il potenziamento della competitività del sistema portuale italiano con la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti; la sostenibilità ambientale e l'efficientamento energetico dei porti (*Green ports*); la digitalizzazione della catena logistica e degli aeroporti e la riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione merci. Tale linea di intervento si articola in due progetti: il progetto di

Digitalizzazione della catena logistica, con creazione di piattaforme digitali per la gestione complessiva delle merci, digitalizzazione integrale dei documenti di trasporto e l'utilizzo di sistemi di intelligenza artificiale per la pianificazione ed ottimizzazione dei carichi e il progetto *digital innovation* dei sistemi aeroportuali (implementazione su alcuni aeroporti del sistema *Air Traffic Management* di nuova generazione che consente la completa digitalizzazione delle operazioni). Questa componente prevede una serie di riforme strutturali: 1) semplificazione dei procedimenti per l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello strategico con il DPSS che a livello di Piano Regolatorio Portuale 2) emanazione del Regolamento sulle concessioni portuali, come previsto dalla legge 84 del 1994 3) realizzazione del portale a servizio dello Sportello Unico Doganale 4) rendere compatibili tra loro i sistemi di gestione portuale delle singole Autorità di Sistema Portuale e con la piattaforma nazionale UIRNET 5) semplificazione delle procedure della logistica e della digitalizzazione dei documenti.

Sarebbe utile avere almeno uno schema preventivo, sulla base delle linee guida europee per l'attuazione del Piano, relativo al modello di *governance* che identifichi la responsabilità della realizzazione del Piano e garantisca il coordinamento tra i vari livelli istituzionali coinvolti nell'attuazione del Piano, oltre ad un modello di monitoraggio e controllo di attuazione del Piano e avanzamento della spesa.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, raccomanda ai colleghi un'attenta lettura della relazione e dell'intero PNRR, anche in vista della predisposizione del parere da inviare alla Commissione Bilancio e di un'efficace interlocuzione con il Governo circa i numerosi elementi che occorre chiarire ed approfondire, al fine di poter giungere all'elaborazione di un parere della Commissione che metta in luce tutte le questioni di maggior interesse, che in questa fase necessitano senza dubbio di ulteriori approfondimenti.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, con riferimento ad alcune questioni che certamente

richiederanno ulteriori riflessioni, segnala preliminarmente quella relativa all'individuazione dell'effettiva allocazione delle risorse tra progetti attualmente in essere e nuovi progetti, la questione relativa alla destinazione delle risorse finanziarie che risultano svincolate da progetti precedentemente finanziati, ivi comprese quelle afferenti al Fondo sviluppo e coesione.

Segnala altresì la necessità di chiarire quale sarà il modello di *governance* che il Governo intende prevedere, anche sulla base delle linee guida europee, per l'attuazione dei progetti inseriti nel PNRR, sulla gestione delle risorse nonché per il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti che saranno finanziati.

Raffaella PAITA, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.55.**

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

*Mercoledì 27 gennaio 2021.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.55 alle 14.15.

**AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 27 gennaio 2021.*

**Audizione del dottor Luciano Guerrieri nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (nomina n. 75).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.30.

**Audizione dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI) (nomina n. 74).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.35 alle 16.25.

## ALLEGATO 1

**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).**

**PROPOSTA DI PARERE DELLA RELATRICE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 183 del 2020, recante 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);

considerato che 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 di teoria di cui all'articolo 121, comma 1 del codice della strada possa essere espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda, anziché entro sei mesi; tale proroga non appare tuttavia sufficiente a sanare tutte le posizioni di coloro che si sono trovati nell'impossibilità di sostenere l'esame di teoria a causa dell'emergenza sanitaria;

rilevato che l'articolo 13, comma 11, proroga dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021 il termine per l'utilizzo del buono per l'utilizzo di taxi e di servizi NCC (c.d. «buono viaggio»), pari al 50 per cento della spesa fino ad un massimo di 20 euro per ciascun viaggio, per le persone a mobilità ridotta e con patologie accertate ovvero più esposte agli effetti economici dal Covid-19 o in stato di bisogno, residenti nelle città metropolitane o nei capoluoghi di provin-

cia; tale termine è previsto dall'articolo 200-bis del decreto-legge n. 34 del 2020, norma di cui ancora si attende la piena applicazione a causa dei ritardi nell'emanazione della disciplina attuativa;

sottolineato che, nella seduta del 18 novembre 2020, la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni ha approvato, all'unanimità, previo parere favorevole del Governo, il testo unificato delle risoluzioni 7-00564 Paita e 7-00584 Luciano Cantone e Gariglio, in materia di iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore (8-00095), che, fra l'altro, impegnava il Governo «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 »;

ricordato che negli ultimi anni è invalsa la prassi di non procedere al tempestivo rinnovo delle autorità amministrative indipendenti, prevedendo, attraverso prov-

vedimenti di urgenza, successive proroghe anche molto ampie nel tempo, come accaduto per l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM);

rilevata la grave situazione di carenza di organico in cui versano gli uffici periferici della motorizzazione civile;

sottolineate le gravi difficoltà operative legate al passaggio al documento unico di circolazione (DUC),

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con la seguente condizione:*

sia data piena attuazione alla risoluzione n. 8-00095, approvata all'unanimità dalla Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, disponendo, per gli impianti a fune giunti a scadenza di fine vita tecnica, la proroga dei 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 che, 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;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a.* all'articolo 13, comma 6, si valuti l'opportunità di prorogare ulteriormente il termine per l'espletamento della prova di esame teorica per il conseguimento della patente di guida, sostituendo le parole: « presentazione della domanda » con le seguenti: « scadenza della domanda »;

*b.* si introduca/si valuti l'opportunità di introdurre nel testo del decreto-legge una disposizione di proroga delle graduatorie dei concorsi per l'accesso agli uffici periferici della motorizzazione civile, al fine di sopperire alle gravi carenze di organico;

*c.* si proroghi/si valuti l'opportunità di prorogare il termine per l'entrata in vigore a regime della disciplina del documento unico di circolazione (DUC);

*d.* si valuti l'opportunità di introdurre una disciplina per la *prorogatio* delle Autorità amministrative indipendenti, tra cui l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), per un periodo ben limitato nel tempo e con poteri limitati all'adozione di atti urgenti e indifferibili e di ordinaria amministrazione;

*e.* risulta necessario adottare iniziative per garantire la piena applicazione della disciplina del buono per l'utilizzo di taxi e di servizi NCC (cosiddetto « buono viaggio ») introdotta dall'articolo 200-*bis* del decreto-legge n. 34 del 2020.

## ALLEGATO 2

**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).**

**NUOVA PROPOSTA DI PARERE DELLA RELATRICE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 183 del 2020, recante 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);

considerato che 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 di teoria di cui all'articolo 121, comma 1, del codice della strada possa essere espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda, anziché entro sei mesi; tale proroga non appare tuttavia sufficiente a sanare tutte le posizioni di coloro che si sono trovati nell'impossibilità di sostenere l'esame di teoria a causa dell'emergenza sanitaria;

rilevato che l'articolo 13, comma 11, proroga dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021 il termine per l'utilizzo del buono per l'utilizzo di taxi e di servizi NCC (cosiddetto «buono viaggio»), pari al 50 per cento della spesa fino ad un massimo di 20 euro per ciascun viaggio, per le persone a mobilità ridotta e con patologie accertate ovvero più esposte agli effetti economici dal COVID-19 o in stato di bisogno, residenti nelle città metropolitane o nei capoluoghi di provin-

cia; tale termine è previsto dall'articolo 200-bis del decreto-legge n. 34 del 2020, norma di cui ancora si attende la piena applicazione a causa dei ritardi nell'emanazione della disciplina attuativa;

sottolineato che, nella seduta del 18 novembre 2020, la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni ha approvato, all'unanimità, previo parere favorevole del Governo, il testo unificato delle risoluzioni 7-00564 Paita e 7-00584 Luciano Cantone e Gariglio, in materia di iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore (8-00095), che, fra l'altro, impegnava il Governo «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 »;

considerate le difficoltà derivanti dall'applicazione della disciplina sulle targhe prova;

ricordato che negli ultimi anni è invalsa la prassi di non procedere al tempestivo rinnovo delle autorità amministrative indipendenti, prevedendo, attraverso provvedimenti di urgenza, successive proroghe anche molto ampie nel tempo, come accaduto per l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM);

rilevata la grave situazione di carenza di organico in cui versano gli uffici periferici della motorizzazione civile;

sottolineate le gravi difficoltà operative legate al passaggio al documento unico di circolazione (DUC),

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) all'articolo 13, comma 6, si proroghi ulteriormente il termine per l'espletamento della prova di esame teorica per il conseguimento della patente di guida, sostituendo le parole: « presentazione della domanda » con le seguenti: « scadenza della domanda »;

2) si valuti l'opportunità di introdurre nel testo del decreto-legge una disposizione di proroga delle graduatorie dei concorsi per l'accesso agli uffici periferici della motorizzazione civile, al fine di sopperire alle gravi carenze di organico;

3) sia data piena attuazione alla risoluzione n. 8-00095, approvata all'unanimità dalla Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, disponendo, per gli impianti a fune giunti a scadenza di fine vita tecnica, la proroga dei 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 che, 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;

4) nelle more di un intervento normativo, sia introdotta una proroga per consentire anche su veicoli già immatricolati la circolazione di prova per effettuare prove tecniche necessarie per individuare malfunzionamenti o per verificare l'efficienza delle riparazioni effettuate da parte dei soggetti indicati all'articolo 1, comma 1, lettera d), del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474;

*e con le seguenti osservazioni:*

a) si valuti l'opportunità di prorogare il termine per l'entrata in vigore a regime della disciplina del documento unico di circolazione (DUC);

b) si valuti l'opportunità di introdurre una disciplina per la *prorogatio* delle Autorità amministrative indipendenti, tra cui l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), per un periodo ben limitato nel tempo e con poteri limitati all'adozione di atti urgenti e indifferibili e di ordinaria amministrazione;

c) risulta necessario adottare iniziative per garantire la piena applicazione della disciplina del buono per l'utilizzo di taxi e di servizi NCC (cosiddetto « buono viaggio ») introdotta dall'articolo 200-*bis* del decreto-legge n. 34 del 2020.

## ALLEGATO 3

**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 APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 183 del 2020, recante 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);

considerato che 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 di teoria di cui all'articolo 121, comma 1, del codice della strada possa essere espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda, anziché entro sei mesi; tale proroga non appare tuttavia sufficiente a sanare tutte le posizioni di coloro che si sono trovati nell'impossibilità di sostenere l'esame di teoria a causa dell'emergenza sanitaria;

rilevato che l'articolo 13, comma 11, proroga dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021 il termine per l'utilizzo del buono per l'utilizzo di taxi e di servizi NCC (cosiddetto «buono viaggio»), pari al 50 per cento della spesa fino ad un massimo di 20 euro per ciascun viaggio, per le persone a mobilità ridotta e con patologie accertate ovvero più esposte agli effetti economici dal COVID-19 o in stato di bisogno, residenti nelle città metropolitane o nei capoluoghi di provin-

cia; tale termine è previsto dall'articolo 200-bis del decreto-legge n. 34 del 2020, norma di cui ancora si attende la piena applicazione a causa dei ritardi nell'emanazione della disciplina attuativa;

sottolineato che, nella seduta del 18 novembre 2020, la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni ha approvato, all'unanimità, previo parere favorevole del Governo, il testo unificato delle risoluzioni 7-00564 Paita e 7-00584 Luciano Cantone e Gariglio, in materia di iniziative urgenti relative alla disciplina sul trasporto funiviario e al sostegno alle aziende del settore (8-00095), che, fra l'altro, impegnava il Governo «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 »;

considerate le difficoltà derivanti dall'applicazione della disciplina sulle targhe prova;

ricordato che negli ultimi anni è invalsa la prassi di non procedere al tempestivo rinnovo delle autorità amministrative indipendenti, prevedendo, attraverso provvedimenti di urgenza, successive proroghe anche molto ampie nel tempo, come accaduto per l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM);

rilevata la grave situazione di carenza di organico in cui versano gli uffici periferici della motorizzazione civile;

sottolineate le gravi difficoltà operative legate al passaggio al documento unico di circolazione (DUC),

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) all'articolo 13, comma 6, si proroghi ulteriormente il termine per l'espletamento della prova di esame teorica per il conseguimento della patente di guida, sostituendo le parole: « presentazione della domanda » con le seguenti: « scadenza della domanda »;

2) si valuti l'opportunità di introdurre nel testo del decreto-legge una disposizione di proroga delle graduatorie dei concorsi per l'accesso agli uffici periferici della motorizzazione civile, al fine di sopperire alle gravi carenze di organico;

3) sia data piena attuazione alla risoluzione n. 8-00095, approvata all'unanimità dalla Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, disponendo, per gli impianti a fune giunti a scadenza di fine vita tecnica, la proroga dei 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 che, 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;

4) sia introdotta una disposizione per consentire anche su veicoli già immatricolati la circolazione di prova per effettuare prove tecniche, per individuare malfunzionamenti o per verificare l'efficienza delle riparazioni effettuate da parte dei soggetti indicati all'articolo 1, comma 1, lettera *d*), del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a)* si valuti l'opportunità di prorogare il termine per l'entrata in vigore a regime della disciplina del documento unico di circolazione (DUC);

*b)* si valuti l'opportunità di introdurre una disciplina per la *prorogatio* delle Autorità amministrative indipendenti, tra cui l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), per un periodo ben limitato nel tempo e con poteri limitati all'adozione di atti urgenti e indifferibili e di ordinaria amministrazione;

*c)* risulta necessario adottare iniziative per garantire la piena applicazione della disciplina del buono per l'utilizzo di taxi e di servizi NCC (cosiddetto « buono viaggio ») introdotta dall'articolo 200-*bis* del decreto-legge n. 34 del 2020.