

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 34/2020: Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. C. 2500 Governo (Parere alla V Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i> ) .....	126
ALLEGATO ( <i>Parere approvato</i> ) .....	135

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, concernente il regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE. Atto n. 179 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	131
--	-----

##### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione per il 2020 – Un'Unione più ambiziosa (COM(2020)37 final).	
Programma di lavoro adattato 2020 della Commissione (COM(2020)440 final).	
Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2020 (Doc. LXXXVI, n. 3) .....	133
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	134

##### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 17 giugno 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.*

##### La seduta comincia alle 11.45.

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

**C. 2500 Governo.**

(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 giugno 2020.

Simone BALDELLI (FI), intervenendo sull'ordine dei lavori, stigmatizza il fatto che nel provvedimento all'esame della Commissione sia stata inserita una parte della riforma del codice della strada lungamente discussa dalla Commissione trasporti e che le norme inserite nel decreto-legge in esame abbiano un contenuto fortemente divisivo. Segnala al riguardo che

si tratta innanzitutto della previsione della cosiddetta casa avanzata e delle disposizioni relative alla previsione di corsie dedicate a piste ciclabili che a suo giudizio rappresentano misure di dubbia sicurezza e praticabilità. Nel ribadire la natura assai divisiva delle richiamate disposizioni, ricorda come la riforma del codice della strada sia da lungo tempo inserita nel calendario dell'Aula, senza che di fatto dia mai stata avviata la discussione degli emendamenti. Ritiene pertanto che la scelta di inserire solo alcune disposizioni facenti parte di questa riforma all'interno di un decreto-legge di fatto inemendabile, a causa della sua ampiezza, sia un fatto che pone in discussione il clima costruttivo tra maggioranza e opposizione; si è infatti deciso di inserire in una corsia preferenziale solo gli argomenti di interesse precipuo di un gruppo parlamentare di maggioranza. Stigmatizza altresì la destinazione di ingenti risorse finanziarie per l'acquisto di biciclette. Ribadisce pertanto che in tale contesto sia davvero difficile immaginare un clima di collaborazione tra maggioranza ed opposizione.

Elena MACCANTI (LEGA), preannunciando la dichiarazione di voto del gruppo della Lega, esprime un giudizio assai negativo sul provvedimento in esame anche in considerazione delle numerose criticità emerse durante le audizioni svolte dalla Commissione Trasporti che hanno confermato la ragionevolezza delle preoccupazioni espresse dal suo gruppo, dal momento che interi comparti produttivi, che si trovano in una situazione di grave crisi economica, sono stati del tutto dimenticati. Ciò è del resto confermato dall'elevato numero di osservazioni contenute nel parere del relatore, che giudica condivisibili.

Richiama la questione della decadenza del Presidente dell'Autorità di sistema portuale di Trieste, evidenziando come si sarebbe aspettata un atteggiamento più coraggioso da parte della maggioranza.

Più in generale, sottolinea che la maggioranza invece ha deciso di sostenere misure relative alla mobilità del tutto

incoerenti e insoddisfacenti, quali ad esempio quelle relative alla mobilità sostenibile, evidenziando i numerosi incidenti che stanno avvenendo proprio in questi giorni. Ritiene che al contrario avrebbe potuto essere introdotto un sistema di incentivi per favorire la rottamazione e la sostituzione del parco auto e misure volte a sostegno del settore del trasporto pubblico locale.

Nel condividere le considerazioni svolte dal collega Baldelli, ritiene che sul percorso intrapreso dalla Commissione per la riforma del codice della strada oggi si sia definitivamente rotta la collaborazione tra i gruppi di maggioranza ed opposizione.

Con riferimento alla proposta di parere sul provvedimento in esame, stigmatizza inoltre il fatto che siano presenti solo questioni di interesse del gruppo del Movimento 5 stelle e si chiede come gli altri gruppi di maggioranza possano avallare tali scelte.

Ribadisce infine il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere elaborata dal relatore.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni sul provvedimento in esame già trasmessa per le vie brevi ai componenti della Commissione (*vedi allegato*).

Più in generale, ricorda che gli obiettivi del decreto-legge in esame riguardano la previsione di una serie di misure di sostegno ed interventi per affrontare la grave crisi economica di numerosi settori produttivi ed economici del paese a seguito della pandemia. Certamente si tratta di un provvedimento non risolutivo di tutte le emergenze emerse in questo periodo e che le risorse finanziarie al momento stanziato non possono certamente ritenersi sufficienti. Si tratta, a suo giudizio, solo di una prima risposta positiva, ma certamente il provvedimento è migliorabile nel passaggio parlamentare presso entrambe le Camere.

Sottolinea che la proposta di parere elaborata si pone lo scopo di suggerire e evidenziare gli interventi necessari per venire incontro alle esigenze di vari comparti, quali ad esempio quello del tra-

sporto turistico, il contesto delle Autorità di sistema portuale, la crisi degli aeroporti dovuta al blocco totale del trasporto aereo, misure di sostegno all'autotrasporto nonché misure di potenziamento degli uffici della motorizzazione civile e volte a prevedere l'affidamento del servizio di revisione ad officine private autorizzate anche per i mezzi pesanti; si richiede altresì l'incremento del Fondo per le emittenti locali per l'anno 2020. Infine evidenzia come si preveda l'istituzione di un tavolo di confronto presso il Ministero delle infrastrutture trasporti che coinvolga le società di trasporto, le rappresentanze di imprese lavoratori e le amministrazioni locali, nonché le autorità di sistema portuale al fine di ripensare e semplificare tutta la filiera logistica e del trasporto delle merci che ha rappresentato uno dei pochi settori trainanti dell'economia italiana durante l'emergenza.

Davide GARIGLIO (PD), nel ritenere sempre auspicabile l'instaurarsi di un proficuo rapporto di collaborazione tra i gruppi di maggioranza ed opposizione, ritiene che alcune considerazioni critiche svolte dai rappresentanti del gruppo di Forza Italia e della Lega siano comprensibili, quali ad esempio quelle relative alle scelte compiute sulla riforma del codice della strada. Al riguardo ricorda che il governo aveva presentato anche un disegno di legge delega che il suo gruppo, come gruppo di opposizione nel precedente governo, aveva sollecitato come lo strumento migliore per affrontare una riforma così complessa. In ogni caso auspica che la riforma del codice della strada a lungo dibattuta nella Commissione Trasporti possa trovare una rapida approvazione, dal momento che contiene numerosi temi rilevanti quali ad esempio quelle le misure relative alla sicurezza del trasporto scolastico.

Rileva che il provvedimento in esame è una risposta ancora parziale alle problematiche determinate dall'emergenza da COVID-19, sottolineando in ogni caso la

previdenza la rilevanza di interventi quali l'incremento di 500 milioni del Fondo per il trasporto pubblico locale.

Segnala altresì l'importanza della questione relativa all'Autorità di sistema portuale di Trieste, ricordando peraltro come l'ANAC avesse in passato sollecitato il Parlamento ad intervenire sulla norma di legge, la cui applicazione ha determinato la decadenza del Presidente.

Ricorda che nel corso dell'esame del decreto-legge vi è stato nella Commissione un approccio di assoluta collaborazione e che si sono svolte numerose audizioni richieste dai gruppi di opposizione, che hanno consentito di acquisire utili elementi informativi su numerosi profili problematici che riguardano ad esempio il trasporto turistico via terra e via mare, la necessità di stanziare risorse adeguate per il settore dei taxi e del noleggio con conducente, la questione dell'utilizzo dell'avanzo di bilancio da parte delle autorità di sistema portuale, che rappresentano un prezioso patrimonio comune da salvaguardare. Esprime dunque rammarico per l'atteggiamento dei gruppi di opposizione.

Con riferimento alle specifiche questioni dell'autotrasporto, della motorizzazione civile e delle procedure di revisione dei mezzi pesanti, segnala che nel parere sono state inserite delle proposte di intervento anche in considerazione di quanto emerso nel corso delle audizioni svolte. Su tutti questi temi certamente molto rilevanti ritiene che la commissione possa proseguire il proprio lavoro in un clima di proficua collaborazione tra maggioranza e opposizione e in questa fase ringrazia il relatore per l'ottimo lavoro svolto.

Federica ZANELLA (FI), nel condividere le considerazioni svolte dai colleghi di opposizione che l'hanno preceduta, segnala che con riferimento alle criticità relative alle emittenti locali nella proposta di parere elaborata dal relatore si è scelta una strada che va esattamente nella direzione opposta rispetto a quanto emerso nel corso delle audizioni. Le associazioni intervenute, che rappresentano il 98 per cento delle emittenti locali, si sono infatti

pronunciate nel senso del mantenimento dei criteri di riparto del Fondo previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017, stigmatizzando il fatto che la maggioranza sembra voler dare voce ad un'esigua minoranza delle emittenti. Auspica quindi che il parere possa essere modificato al fine di rendere realmente efficace il lavoro istruttorio compiuto dalla commissione.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ringrazia preliminarmente il relatore per il lavoro svolto, che tiene conto dell'intensa attività istruttoria compiuta dalla Commissione. Nel preannunciare il voto favorevole a nome del suo gruppo ritiene che il parere contenga numerosi spunti utili su problematiche significative emerse anche nel corso delle audizioni.

Per quanto riguarda le disposizioni sul codice della strada che il governo ha scelto di inserire nel decreto-legge in esame, rileva che questo corrisponde all'esigenza, determinata dall'emergenza sanitaria, di incentivare la mobilità personale, ma ritiene che si possa anche avanzare la richiesta di ampliare le disposizioni ivi previste. Ricorda che la riforma del codice della strada resta nel calendario dell'Assemblea e può essere certamente votata rapidamente.

Per quanto riguarda la questione delle emittenti locali, ricorda che nella proposta di parere è prevista la proposta di un incremento del fondo *ad hoc* e che certamente non tutti i profili problematici emersi nelle audizioni possano trovare spazio all'interno del provvedimento in esame.

Simone BALDELLI (FI) ritiene doveroso stigmatizzare il fatto che le proposte di legge di riforma del codice della strada da lungo tempo all'esame della Commissione siano finite in un binario morto perché si tratta di una riforma evidentemente pasticciata.

Ritiene che probabilmente sarebbe stato opportuno scegliere la strada del disegno di legge delega presentato anche dal precedente governo e stigmatizza la

notevole perdita di tempo per la Commissione per una riforma che è rimasta bloccata per mesi e sul quale non si è voluto fare un lavoro serio.

Per quanto concerne la questione delle emittenti locali, ricorda l'opportunità che si rispetti il principio di rappresentatività delle associazioni che si decide di chiamare in audizione.

Ritornando sulla questione del codice della strada, ritiene che le misure in tema di casa avanzata e di piste ciclabili pongano davvero una questione di sicurezza della circolazione soprattutto nelle grandi città, sottolineando come il tema della mobilità sostenibile vada affrontato senza inseguire norme inapplicabili. Più in generale, ritiene che, oltre ai ciclisti, il governo abbia il dovere di prevedere misure adeguate anche per il traffico privato delle automobili prevedendo risorse e misure davvero efficaci senza operare scelte ideologiche.

Luciano NOBILI (IV) nel preannunciare il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere del relatore, ritiene che andrebbero valorizzati gli elementi ivi presenti che prevedono misure concrete e condivisibili. Nella proposta di parere sono previste infatti specifiche osservazioni puntuali per le emittenti locali, per le autorità di sistema portuale, per la crisi grave in cui versa il sistema aeroportuale.

Più in generale, invita i colleghi a considerare le misure relative alla mobilità come frutto di un insieme di strumenti che possano favorire concretamente il miglioramento della qualità dell'aria, la decongestione del trasporto pubblico locale e sostenere anche il trasporto privato, che di certo rientra nell'ambito della mobilità sostenibile. Richiama in proposito l'esperienza positiva di numerose capitali europee. Ritiene quindi che non sia utile esercitarsi in contrapposizioni ideologiche, ma, al contrario, giudica opportuno in questa fase richiamare gli amministratori locali a far rispettare le norme in tema di micromobilità elettrica. Ribadisce quindi la piena disponibilità del suo gruppo per un lavoro di fattiva collaborazione.

Alessandro MORELLI, *presidente*, con riferimento agli esempi delle capitali europee in tema di mobilità sostenibile, segnala la profonda differenza del servizio di trasporto pubblico locale nelle città europee rispetto alle città italiane e ritiene che debbano essere adottate misure che cambino radicalmente la qualità di tale offerta.

Federica ZANELLA (FI) ritiene che sul tema della mobilità sostenibile sia necessaria una riforma strutturale e ragionata e non norme propagandistiche.

Insiste affinché nella proposta di parere possa emergere con chiarezza la posizione di molte delle associazioni di rappresentanza degli emittenti locali che hanno evidenziato la necessità di non prevedere deroghe alla disciplina vigente. Con riferimento all'attribuzione di nuove risorse finanziarie ritiene che in un contesto di risorse insufficienti non vadano adottati interventi a pioggia, che di fatto favoriscono emittenti locali con un numero limitato di dipendenti e ancor meno giornalisti.

Diego SOZZANI (FI), nell'esprimere un giudizio decisamente critico sul provvedimento in esame, stigmatizza in particolare la scelta del governo di inserire una parte della riforma del codice della strada all'interno di un provvedimento d'urgenza, scegliendo in realtà le disposizioni più divisive e controverse sulle quali mancava un'unità di visione.

Più in generale, ritiene che nel provvedimento di rilancio che dovrebbe affrontare la grave crisi del sistema economico manchi del tutto un progetto complessivo di rilancio del sistema produttivo nazionale; esprime, altresì, forti preoccupazioni per la mancata adozione di misure di semplificazione volte a sbloccare i numerosi cantieri e per la mancata nomina dei commissari straordinari per le realizzazione di opere pubbliche strategiche.

Con riferimento alla proposta di parere elaborata dal relatore, ritiene che le osservazioni previste non siano incisive ed

efficaci e non consentono alla Commissione di esercitare un ruolo concreto sulle questioni di competenza.

Ritiene particolarmente grave la situazione in cui versano le autorità di sistema portuale a fronte dei 3 miliardi di euro stanziati per il salvataggio di Alitalia, ritenendo che non sia solo il trasporto aereo il settore che necessita di misure di emergenza.

Nel ritenere del tutto insufficienti le misure previste riguardo alla realizzazione della TAV e del ponte sullo stretto di Messina, quali misure di effettivo rilancio economico, ritiene che il governo abbia perso un'ulteriore occasione per costruire un sistema di interventi per lo sviluppo e la crescita del sistema economico del Paese.

Giovanni Battista TOMBOLATO (LEGA), con riferimento in particolare all'articolo 200, comma 7, del provvedimento in esame ritiene che le disposizioni ivi contenute debbano prevedere l'ampliamento dei mezzi interessati, includendo anche gli autobus con motore endotermico a ciclo *diesel* Euro 6 o successivo, motore che può senz'altro essere annoverato tra quelli ecologici.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, ringrazia preliminarmente tutti i colleghi intervenuti che hanno certamente fornito degli spunti anche critici utili all'elaborazione della proposta di parere.

Per quanto riguarda le misure in materia di emittenti locali, sottolinea come sia fondamentale l'incremento del fondo ad esse dedicato, il quale è comunque connesso alla questione della ripartizione delle risorse.

Per quanto riguarda la situazione degli aeroporti, riconosce che nelle audizioni svolte sono emersi numerosi profili problematici che certamente non possono essere tutti previsti nella proposta di parere e inseriti nel provvedimento in esame.

Con riferimento al suggerimento del collega Tombolato evidenzia, come nel provvedimento in esame sia già prevista

una deroga per le amministrazioni locali per la sostituzione dei mezzi anche a combustione tradizionale

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI, nell'esprimere un orientamento favorevole sulla proposta di parere elaborata dal relatore, riconosce la gravità della crisi del sistema economico che necessita provvedimenti di ampio respiro e che il provvedimento in esame non può certamente considerarsi esaustivo di tutte le misure necessarie per affrontare la crisi dei numerosi comparti produttivi.

Per quanto riguarda le risorse destinate alla mobilità sostenibile, desidera precisare che si tratta di risorse previste nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e non del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Riguardo alla questione del codice della strada, ritiene che ulteriori norme previste nei progetti di legge di riforma del codice della strada, ampiamente discussi dalla Commissione Trasporti possano essere recuperate, mentre alcune norme certamente andranno valutate in ragione delle conseguenze finanziarie.

Circa il problema delle revisioni, fa presente che sono in corso di adozione da parte del ministero iniziative per recuperare l'arretrato accumulato nel periodo dell'emergenza e per estendere, a determinate condizioni, la possibilità da parte di officine private a procedere alla revisione su alcuni mezzi pesanti.

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

Simone BALDELLI (FI) approfitta della presenza del rappresentante del Governo per chiedere informazioni sulla disponibilità dei dati relativi all'utilizzo dei proventi delle multe da parte delle amministrazioni locali, ricordando che tale obbligo doveva essere adempiuto entro il 31 maggio. Desidera altresì avere informazioni più dettagliate sullo stato di avanzamento del decreto attuativo relativa alla materia degli autovelox, questione ampiamente dibattuta e strettamente connessa con la sosteni-

nibilità dei bilanci delle amministrazioni locali.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI chiede al deputato Baldelli se su tali questioni egli abbia presentato recentemente un atto di sindacato ispettivo.

Simone BALDELLI (FI), nel confermare di aver presentato un atto di sindacato ispettivo relativo alla pubblicazione dei dati circa l'utilizzo dei proventi delle multe, auspica che il governo possa, in un clima di fattiva collaborazione istituzionale, fornire anche notizie più dettagliate sulle emanazioni del decreto attuativo in materia di autovelox.

**La seduta termina alle 12.55.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 17 giugno 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.*

**La seduta comincia alle 12.55.**

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, concernente il regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE.**

**Atto n. 179.**

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad avviare l'esame dello schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239, concernente il regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE

ai fini dell'espressione del parere di competenza.

Lo schema di decreto consta di due soli articoli, il secondo dei quali contiene la clausola di invarianza finanziaria.

L'unica disposizione di carattere sostanziale è pertanto contenuta nell'articolo 1 che modifica l'articolo 20, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 237 del 2017.

La modifica in questione concerne i requisiti per il riconoscimento degli organismi per la valutazione della conformità ed è diretta a prevedere, al fine dell'autorizzazione all'espletamento delle procedure di valutazione di conformità, che gli organismi citati debbano soddisfare le condizioni previste, oltre che dalle disposizioni di cui ai commi da 2 a 11, anche dal comma 12 del medesimo articolo.

Il comma 12 prevede infatti che gli organismi di valutazione della conformità devono essere conformi ai requisiti della norma EN ISO/IEC 17065:2012 e sono tenuti ad assicurarsi che i laboratori di prova utilizzati ai fini della valutazione della conformità siano conformi ai requisiti della norma EN ISO/IEC 17025:2005.

La ragione della modifica al testo del regolamento risiede nel fatto che, successivamente all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 239 del 2017, che aveva correttamente recepito le previsioni della direttiva, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea in data 11 giugno 2018 è stata pubblicata una rettifica della direttiva 2014/90/UE.

Tale rettifica dispone che gli organismi per la valutazione della conformità, per essere riconosciuti, devono rispettare i requisiti di cui ai punti da 2 a 19 dell'allegato III della direttiva (in luogo dell'originaria formulazione della previsione, che richiedeva il rispetto dei soli punti da 2 a 11).

Nella formulazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 239 del 2017 i punti da 2 a 17 della direttiva erano stati già considerati obbligatori per gli organismi di valutazione di conformità in quanto

indicati nei commi da 2 a 11 dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica citato.

Gli ulteriori 2 punti (18 e 19 dell'allegato III della direttiva) sono riportati al comma 12 dell'articolo 20. Di qui la necessaria modifica del comma 1 dell'articolo 20 introdotta dallo schema di decreto oggetto d'esame.

Come risulta dalla richiesta di esenzione dall'analisi d'impatto della regolamentazione, la modifica della disciplina concerne soltanto sei organismi notificati dall'Italia ai servizi della Commissione europea e, quindi, autorizzati ad eseguire la valutazione di conformità di equipaggiamenti marittimi rispetto ai requisiti tecnici ed alle norme di prova stabiliti dalla legislazione speciale in discorso. Nello specifico, si tratta di RINA SERVICES S.p.A., CSI S.p.A., ITALCERT s.r.l., Istituto Giordano S.p.A., Laboratorio Prevenzioni Incendi S.p.A. (LAPI) e UDICERNAUTITEST.

Va in ogni caso precisato che, sebbene non espressamente richiesto come requisito essenziale per il riconoscimento, il comma 12 dell'articolo 20 del d.P.R. n. 239 del 2017 già prevede che i suddetti organismi siano conformi ai requisiti della norma EN ISO/IEC 17065:2012 e si assicurino che i laboratori di prova utilizzati ai fini della valutazione della conformità siano conformi ai requisiti della norma EN ISO/IEC 17025:2005.

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

**La seduta termina alle 13.**

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

*Mercoledì 17 giugno 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.*

**La seduta comincia alle 13.**

**Programma di lavoro della Commissione per il 2020 – Un’Unione più ambiziosa.**  
(COM(2020)37 final).

**Programma di lavoro adattato 2020 della Commissione.**  
(COM(2020)440 final).

**Relazione programmatica sulla partecipazione dell’Italia all’Unione europea nell’anno 2020.**  
(Doc. LXXXVI, n. 3).

La Commissione prosegue l’esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 20 maggio 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che è pervenuto il Programma di lavoro adattato 2020 della Commissione, che sarà esaminato congiuntamente ai documenti già all’ordine del giorno.

Invita quindi il deputato De Girolamo a integrare la relazione con riferimento al nuovo documento all’esame della Commissione.

Carlo Ugo DE GIROLAMO (M5S), *relatore*, riferisce che il nuovo documento assegnato contiene l’aggiornamento del Programma di lavoro 2020 della Commissione (COM(2020)440 final) e dei relativi allegati.

Evidenzia, in particolare, che l’aggiornamento ha portata generale e, senza incidere sostanzialmente sui contenuti del precedente documento all’esame, da un lato dà sinteticamente conto degli interventi fatti dalla Commissione europea in relazione all’emergenza COVID-19 e dall’altro riassume, negli allegati, il quadro degli interventi legislativi per i quali si prevede una conferma dei tempi di adozione o un differimento degli stessi.

In particolare, nel citato documento si dà conto del fatto che sono stati adottati, in tempi molto rapidi, 291 decisioni e altri atti dall’inizio della crisi COVID-19, la maggioranza dei quali non era prevista né figurava nel programma di lavoro della Commissione per il 2020 in ragione dell’urgenza e della natura drammatica della situazione.

La Commissione ha dovuto quindi riadattare il proprio lavoro, passando dal

conseguire obiettivi a lungo termine alla gestione immediata della crisi. Tale adattamento è stato fondato su due principi: in primo luogo, confermando l’impegno a rispettare quanto previsto dal suo programma di lavoro; in secondo luogo, a causa della natura e della portata della crisi e della necessità di concentrarsi sulla sua gestione, rivedendo la tempistica di alcune delle azioni proposte.

In particolare, il Programma di lavoro adattato modifica le tempistiche indicate negli allegati, in particolare quelle relative alle nuove iniziative (allegato I) ed alle iniziative « Refit » di revisione, di valutazione e di controllo dell’adeguatezza della legislazione vigente (allegato II) in un’ottica di semplificazione.

La Commissione ricorda inoltre che, come già previsto, entro la fine dell’anno presenterà la Comunicazione « Legiferare meglio » e che intende avviare al più presto i lavori della piattaforma « *Fit for future* » con l’obiettivo di migliorare la regolamentazione, promuovendo la riduzione degli oneri e la semplificazione della normativa dell’UE.

Per quanto riguarda le questioni di interesse della Commissione, la Commissione europea conferma, tra le iniziative essenziali che saranno adottate nei termini inizialmente previsti dal programma di lavoro, la Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e la disciplina sui servizi digitali. Sono stati inoltre confermati i termini per l’iniziativa di carattere legislativo FuelEU Maritime – Spazio marittimo europeo sostenibile, per l’iniziativa legislativa ReFuelEU Aviation – Carburanti per l’aviazione sostenibili e per il pacchetto sui servizi aerei.

Vengono invece rinviati al primo trimestre 2021: il seguito del Libro bianco sull’intelligenza artificiale, anche in materia di sicurezza, responsabilità, diritti fondamentali e dati; la disciplina legislativa su caricabatterie comuni per telefoni cellulari e altri dispositivi portatili e la revisione del regolamento sul *roaming*.

La Commissione comunica infine che il nuovo corso sarà ulteriormente integrato nelle nuove proposte che saranno menzio-

nate nella Lettera di intenti della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in occasione del discorso sullo stato dell'Unione che la Presidente Von Der Leyen pronuncerà in settembre davanti al Parlamento europeo. Tali proposte diventeranno poi parte integrante del programma completo di lavoro della Commissione per il 2021, che sarà adottato nell'ottobre prossimo.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il

seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.05.**

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

*Mercoledì 17 giugno 2020.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.05 alle 13.10.

ALLEGATO

**DL 34/2020: Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 (C. 2500 Governo).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante « Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 » (C. 2500 Governo);

rilevato che l'articolo 196, comma 5, prevede l'invio di una rendicontazione, entro il 30 aprile 2021, da parte di RFI al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'attuazione dell'articolo, e l'articolo 214, comma 4, prevede la rendicontazione entro il 30 settembre 2020, degli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza da COVID-19, da parte delle imprese ferroviarie per i servizi di trasporto passeggeri e merci in regime di libero mercato ai fini dell'erogazione dei contributi previsti dall'articolo;

considerato che l'articolo 198 prevede l'istituzione di un fondo per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali nel settore del trasporto aereo, stabilendo che le modalità di applicazione della disposizione saranno definite con decreto di natura non regolamentare adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'economia e delle finanze;

rilevato che l'articolo 199, comma 8, che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro

trenta giorni dall'entrata in vigore del decreto-legge, si procede all'assegnazione delle risorse relative ai benefici in favore delle Autorità di sistema portuale e dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e all'indennizzo per le società cooperative che svolgono servizio di ormeggio, nonché alla determinazione delle quote di avanzo di amministrazione eventualmente utilizzabili da ciascuna delle Autorità di sistema portuale e dalle Autorità portuali per le finalità di cui al comma 1, lettera a), in materia di riduzione dei canoni concessori, nel limite complessivo di 10 milioni di euro per il 2020;

rilevato che l'articolo 200 prevede diverse misure a sostegno del trasporto pubblico locale e che, in particolare, il comma 7 reca interventi finalizzati ad un rapido ricambio del parco autobus degli enti locali,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con le seguenti osservazioni:*

a) si valuti l'opportunità di adottare ulteriori misure di sostegno economico per le aziende del trasporto pubblico locale colpite dal calo dei passeggeri, anche istituendo una cabina di regia presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tra società di trasporto, rappresentanze di imprese e lavoratori, amministrazioni locali e università per un monitoraggio costante e la definizione di modalità operative sempre aggiornate;

b) in materia di trasporto pubblico locale, si valuti altresì di accelerare l'adozione dei necessari decreti attuativi del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, consentendo un rinnovo sistemico del parco mezzi di Comuni e Regioni;

c) si valuti l'opportunità di prevedere misure di sostegno alle aziende esercenti i servizi di trasporto scolastico, duramente colpiti dalla chiusura delle scuole; allo stesso modo risulta opportuno tutelare anche quelle imprese dedicate al trasporto persone per scopi turistici, sia via mare che via terra, e al noleggio autobus, che hanno dovuto gestire un crollo pressoché totale del proprio giro d'affari;

d) si valuti l'opportunità di prevedere ulteriori misure economiche compensative per garantire gli equilibri di bilancio delle Autorità di sistema portuale, valutando anche misure di semplificazione in tema di investimenti infrastrutturali in ambito portuale, sia per le manutenzioni ordinarie che straordinarie ma anche in nuove infrastrutture, visto che i traffici portuali, sia merci che soprattutto passeggeri, avranno una lenta ripresa; all'articolo 199, si valuti inoltre l'opportunità di prevedere il previo parere della conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale ai fini dell'emanazione del decreto ministeriale ivi previsto, nonché l'opportunità di precisare il riferimento all'Autorità portuale di Gioia Tauro;

e) si valuti l'opportunità di prevedere misure di sostegno alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana e più in generale al sistema che assicura i servizi di collegamento territoriale garantiti anche nel periodo di emergenza sanitaria; risultano inoltre opportune misure di sostegno adeguate alle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali;

f) si valuti l'opportunità di procedere ad una interpretazione autentica della normativa in materia di conflitto di interessi dei funzionari pubblici negli incarichi presso enti e società, per evitare interpretazioni non univoche;

g) per una ripresa del settore aereo e il sostegno agli aeroporti, si valuti l'opportunità di prevedere l'istituzione di un fondo per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali affinché si tuteli l'occupazione e la ripresa degli investimenti infrastrutturali; si avvii inoltre una interlocuzione a livello europeo affinché si raggiunga l'obiettivo dell'adozione di protocolli di sicurezza omogenei a livello europeo;

h) all'articolo 196, comma 5, e all'articolo 214, comma 4, si valuti l'opportunità di prevedere l'invio delle rendicontazioni ivi previste alle commissioni parlamentari competenti;

i) all'articolo 198, si valuti l'opportunità di indicare un termine per l'emanazione del decreto ivi previsto;

l) si valuti l'opportunità di prevedere misure di potenziamento degli uffici della motorizzazione in merito all'espletamento degli esami per il conseguimento o rinnovo della patente di guida, situazione ulteriormente aggravatasi con l'emergenza da COVID-19;

m) si valuti l'opportunità di prevedere l'affidamento del servizio di revisione ad officine private autorizzate anche per i mezzi pesanti, al fine di concordare una soluzione più graduale ed evitare che vi sia l'impossibilità di effettuare le revisioni in scadenza, nonché il blocco totale dei centri di revisione;

n) si valuti l'opportunità di prevedere ulteriori misure a sostegno del settore dell'autotrasporto, anche intervenendo sul rimborso del pedaggio autostradale e delle accise, e una possibile proroga per i veicoli euro 3 e 4, oltre a prevedere misure di semplificazione per le procedure di rimborso, essendo l'autotrasporto uno di quei settori che ha continuato ad assicurare il rifornimento costante dei beni di prima necessità durante l'emergenza sanitaria;

o) si valuti l'opportunità di prevedere l'abolizione delle rate previste per il canone speciale di abbonamento alle radioaudizioni per l'apparecchio televisivo per i

titolari di strutture turistico-ricettive, per il periodo di emergenza dovuto al diffondersi del COVID-19, prevedendo, per le attività che hanno già provveduto a versare le quote del canone, la possibilità di portare nel credito di imposta fino al 100 per cento le somme versate per il canone;

p) si valuti l'opportunità di prevedere l'incremento del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione in favore delle emittenti televisive e radiofoniche locali per l'anno 2020, anche ripartendo il fondo in deroga al decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017, per l'annualità corrente.

q) si valuti l'istituzione di un tavolo di confronto presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti che coinvolga le società di trasporto, le rappresentanze di imprese e lavoratori, le amministrazioni locali, le autorità di sistema portuale e le università per ripensare e semplificare tutta la filiera logistica e del trasporto merci, che ha rappresentato uno dei pochi settori trainanti l'economia italiana durante l'emergenza;

r) all'articolo 229, si valuti l'opportunità di:

1) atteso che il buono mobilità è stato varato come meccanismo per favorire una mobilità che aiuti a migliorare la qualità dell'aria, estendere l'applicazione del buono mobilità ai Comuni ricadenti in area di crisi ambientale; specificare che il buono mobilità sia corrisposto soltanto in caso di acquisto di monopattini e biciclette nuove, escludendo i mezzi usati; chiarire

se esso si applichi anche a *monowheel*, *segway* e *hoverboard* ovvero escludere questi mezzi esplicitamente in mancanza di una equiparazione alle biciclette come accaduto con i monopattini; prevedere che il buono mobilità possa essere utilizzato anche per l'acquisto di dispositivi per la trasformazione di biciclette a trazione muscolare in biciclette a pedalata assistita; al comma 3, lettera a), numero 2), sopprimere la parola « urbane » e prevedere che la posizione della pista ciclabile sul lato destro della carreggiata sia preferibile ma non obbligatoria; prevedere ulteriori risorse economiche che possano soddisfare le numerose richieste del « buono mobilità »;

2) promuovere e incentivare servizi di trasporto efficienti e sostenibili, come le forme di mobilità in condivisione e individuale, per limitare l'uso dell'automobile privata; inserire la norma del doppio senso ciclabile, della possibilità di utilizzare vie riservate ai mezzi del trasporto pubblico locale anche per le forme di mobilità sostenibile, e introdurre la definizione di « zona scolastica », secondo le definizioni già approvate da questa Commissione nell'ambito dell'esame del testo unificato delle proposte di legge C. 24 ed abbinata; modificare il comma 75-ter dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, consentendo l'uso dei monopattini anche sulle « corsie ciclabili » e nei percorsi ciclopedonali; prevedere che le persone con disabilità possano sostare gratuitamente nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento delimitate dalle strisce blu.