

rispetto all'anno precedente), mentre i passeggeri "locali", che viaggiano sulle linee di corto cabotaggio, sono stati circa 22 milioni (-41% rispetto al 2019).

Nel comparto merci si sono avute contrazioni più contenute, a conferma del ruolo decisivo svolto dalla logistica per la tenuta sociale ed economica del Paese durante la chiusura delle attività.

Il traffico stradale di veicoli pesanti ha subito una flessione di circa il 40% nel periodo marzo-aprile, recuperando nei mesi successivi e risentendo meno nella seconda ondata autunnale dei contagi. Nel complesso la riduzione delle percorrenze dei veicoli pesanti nelle autostrade, sia quelle gestite da Aiscat sia quelle non più presenti nell'associazione stessa, si è attestata a -15,2%.

Più marcata la flessione nel trasporto cargo aereo (-24,9% rispetto all'anno precedente), nonostante il ruolo chiave durante la pandemia per la distribuzione di dispositivi e apparecchiature mediche in tutte le aree geografiche del Paese.

Contrariamente alle altre modalità, i servizi marittimi merci, nonostante la crisi economica innescata dalla pandemia, hanno mostrato una buona capacità di tenuta, realizzando nei porti italiani un volume di merce containerizzata di circa 10,7 milioni di teu, con un calo dello 0,9% rispetto all'anno precedente. Di questi, circa 6,7 milioni hanno riguardato il traffico *hinterland* di *import-export* (-0,8%) e circa 4 milioni il traffico *transshipment* (+1,4%). La crescita del *transshipment* è dovuta principalmente alla ripresa dell'attività nel porto di Gioia Tauro che ha movimentato circa 3,2 milioni di Teu (+26,6% rispetto al 2019), confermandosi il primo porto italiano in questa tipologia di traffico. In calo il sistema portuale di Genova e di Trieste rispettivamente del 6,4% e di circa il 2%. In lieve flessione anche il traffico *ro-ro*<sup>25</sup> con circa 5,3 milioni di unità (camion o semirimorchi imbarcati e sbarcati).

---

<sup>25</sup> Abbreviazione della modalità di trasporto *roll-on, roll-off*, con cui si indica un tipo di nave traghetto per trasporto di autoveicoli, nella quale i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori.

**Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**

Il Gruppo FS Italiane dispone, in Italia, di una rete infrastrutturale, ferroviaria e stradale, di oltre 46 mila km distribuita capillarmente su tutto il territorio nazionale assicurando, attraverso il potenziamento degli *standard* di qualità e sicurezza, la connettività e l'integrazione del Paese.

Al 31 dicembre 2020 l'infrastruttura ferroviaria nazionale amministrata dalla società Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) del Gruppo FS Italiane, secondo il D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000, ammontava a 16.782 km. La consistenza delle linee, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria coerentemente con il D.M. n.43/T del 21 marzo 2000, è stata la seguente:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico, per un'estensione di 6.468 km;
- linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali, per una lunghezza totale di 9.364 km;
- linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane, per un'estensione totale di 950 km.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario erano distribuite per 7.732 km, pari al 46% del totale, mentre riguardo l'alimentazione la linea era elettrificata per 12.065 km (71,9% del totale).

La lunghezza complessiva dei binari ammontava a 24.514,5 km, di cui 1.466,7 km di binari di rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Tutte le linee sono dotate di un sistema di manutenzione completo e preventivo ed attrezzate con tecnologie innovative di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di RFI SpA tra le più sicure d'Europa. In particolare, 12.653 km sono attrezzati con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), che tiene conto degli spazi di frenata e delle prestazioni dei treni per determinare la distanza di sicurezza, mentre le linee ad Alta Velocità sono dotate di un sofisticato sistema di segnalamento europeo per una gestione del traffico più accurata, ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), che consente con un unico sistema radio di viaggiare in modalità interoperabile a 300km/h.

**LUNGHEZZA DELLA RETE FERROVIARIA GESTITA DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)**

2020	2019
16.782	16.779

**LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI GESTITI DA RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (KM)**

2020	2019
24.514	24.500

Le imprese ferroviarie "operative", legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili secondo le modalità previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 e dal decreto ministeriale 2 febbraio 2011, n.36, e decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112, nonché dal decreto legislativo del 23 novembre 2018 n. 139, erano distinte in:

- 19 per il solo trasporto merci;
- 11 per il solo trasporto viaggiatori;
- 8 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci.

Nel corso dell'anno sulla rete ferroviaria nazionale hanno circolato in media circa 8 mila treni al giorno per un volume complessivo annuo di circa 300 milioni di km percorsi, in forte diminuzione (20% circa) rispetto all'anno precedente a causa delle restrizioni sulla mobilità legate alla pandemia da COVID-19.

Sul territorio nazionale, oltre alla rete RFI SpA, il Gruppo FS Italiane gestisce anche 474 km di linea delle Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE Srl). La rete FSE Srl, elettrificata per il 32% e quasi interamente a semplice binario, attraversa le province della Puglia includendo otto collegamenti: Bari-Taranto (113 km), Mungivacca-Putignano (44 km),

Martina Franca-Lecce (103 km), Novoli-Garigliano (75 km), Casarano-Gallipoli (23 km), Lecce-Gallipoli (53 km), Zollino-Garigliano (47 km) e Maglie-Otranto (19 km), con un'offerta, nel corso dell'anno, di circa 3,2 milioni di treni km.

All'estero il Gruppo FS Italiane, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, gestisce circa 300 km di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. Nel corso dell'anno la produzione realizzata è stata di circa 41,3 milioni di treni km.

Riguardo all'infrastruttura stradale, il Gruppo FS Italiane, come riportato in precedenza, gestisce attraverso la controllata Anas SpA circa 29.000 km di strade statali, di cui 1.300 km di autostrade. La situazione pandemica e le misure per contenerla, così come per la mobilità ferroviaria, hanno influenzato i volumi e l'andamento del traffico 2020. I maggiori riflessi, rilevati lungo la rete stradale principale Anas SpA mediante un sistema di monitoraggio centralizzato denominato PAnAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi), sono stati riscontrati nel segmento dei veicoli totali con una diminuzione del valore medio annuale dell'IMR (Indice di mobilità rilevata) rispetto al 2019 del -25%. Una maggiore tenuta è stata registrata per il segmento dei veicoli pesanti, dove la diminuzione rispetto al valore 2019 si è attestata poco oltre il -10%.

### **Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo**

La diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 ha rappresentato un elemento di profonda discontinuità per il Gruppo FS Italiane. Se infatti l'esercizio 2019 confermava ancora un percorso di crescita con incrementi dei viaggiatori e volumi di traffico merci trasportati, nel corso del 2020 il Gruppo FS Italiane ha fronteggiato, con le sue società controllate, in Italia e all'Estero, una severa contrazione della domanda e dei servizi offerti. L'Italia è stato il primo Paese europeo ad applicare un *lockdown* totale, dal 10 marzo (DPCM 09.03.2020) al 3 maggio (DPCM 26.04.2020), e le restrizioni alla mobilità imposte in Europa e sul territorio nazionale hanno drasticamente ridotto le possibilità di spostamento per l'intero corso del 2020.

In tale scenario l'impegno del Gruppo FS Italiane è stato quello di continuare ad offrire un numero di collegamenti congruo alla richiesta di mobilità, sia a media lunga percorrenza che regionale, prestando la massima attenzione alla sicurezza e tutela della salute dei viaggiatori e dei propri dipendenti, nel rispetto delle limitazioni previste dalle autorità governative<sup>26</sup>. Tra le iniziative volte a garantire ai passeggeri la possibilità di viaggiare in tutta sicurezza, si segnala il potenziamento delle procedure per l'igiene e la sanificazione di stazioni, treni, bus e ambienti; oltre all'obbligo d'uso di Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) previsto dalle disposizioni di legge, sono state inoltre previste nuove forme di accoglienza a bordo con distribuzione gratuita di *safety kit* e sono stati adottati nuovi criteri di prenotazione "a scacchiera" dei posti a sedere sui treni.

Nel trasporto su rotaia i dati complessivi dei viaggiatori segnano una marcata flessione della domanda collettiva (-60,3% di viaggiatori km rispetto all'anno precedente), mentre decisamente più contenuta è la contrazione dei volumi di traffico merci (-6,1% di tonnellate km rispetto al 2019). I volumi di traffico passeggeri, realizzati nell'esercizio, sono stati poco più di 18 miliardi di viaggiatori km, di cui circa l'81% attribuiti alla società Trenitalia SpA, *leader* in Italia nei servizi di mobilità e tra i principali operatori ferroviari in Europa. In ambito nazionale ha contribuito anche la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl. La restante quota, realizzata in ambito europeo, si è raggiunta grazie al gruppo Netinera Deutschland GmbH, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano in Germania, alla società TrainOSE S.A., operativa in Grecia, alla società Trenitalia C2C Limited, che effettua il trasporto passeggeri in Gran Bretagna tra Londra e l'Essex, e alla società Thello SAS., con collegamenti internazionali diurni e notturni da e per la Francia.

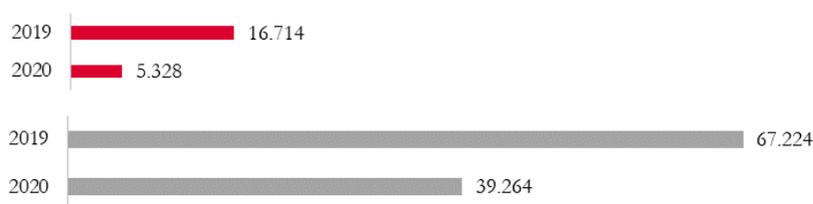
<sup>26</sup> Ad esempio in Italia la limitazione è stata pari al 50% dei posti disponibili, sia per i servizi *long haul* che quelli *short haul*; il miglioramento dei contagi in estate ha portato alcuni Regioni a rivedere temporaneamente i limiti di capienza.

Nel dettaglio, il segmento dei servizi *long haul* ha registrato una contrazione dei volumi di passeggeri del 64,7%, dovuta prevalentemente alla componente della domanda dei servizi a mercato (-68,1%). Il servizio universale contribuito – il cui modello di offerta è stato definito dalla committenza pubblica – ha fatto segnare una minore riduzione dei volumi (-51,5%). I volumi di traffico nel servizio *long haul* effettuato da Trenitalia SpA, espressi in viaggiatori km, hanno subito forti riduzioni con punte fino al 99% nel periodo del primo *lockdown*. Tale contrazione si è confermata, seppure in misura minore, anche nei mesi estivi, con una riduzione della domanda di oltre il 50%, e nella seconda ondata autunnale, con un calo di oltre il 70%. All'interno di tale segmento, la *performance* sulla puntualità delle Frecce si è attestata su un valore superiore al 96% dei treni giunti a destino nella fascia 0-15 minuti, mentre il livello di soddisfazione del viaggio nel complesso (voti 7-9) è stato pari all'89,7%, in crescita di 4 punti percentuali rispetto al 2019. Per quanto riguarda la produzione dei servizi *long haul*, la stessa è risultata di oltre 60 milioni di treni-km, con una contrazione del 36,6% rispetto all'esercizio precedente, di cui 39 milioni relativi ai servizi a mercato e 21 milioni ai servizi universali contribuiti. L'offerta dei servizi a mercato, dove rientra il prodotto Frecce di Trenitalia SpA, che rappresenta il *business* di riferimento, è calata di circa il 41,6%.

#### **Trasporto Long Haul - Universale contribuito\***



#### **Trasporto Long Haul - Mercato\***



■ VIAGGIATORI KM milioni    ■ TRENI KM migliaia

(\*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo.

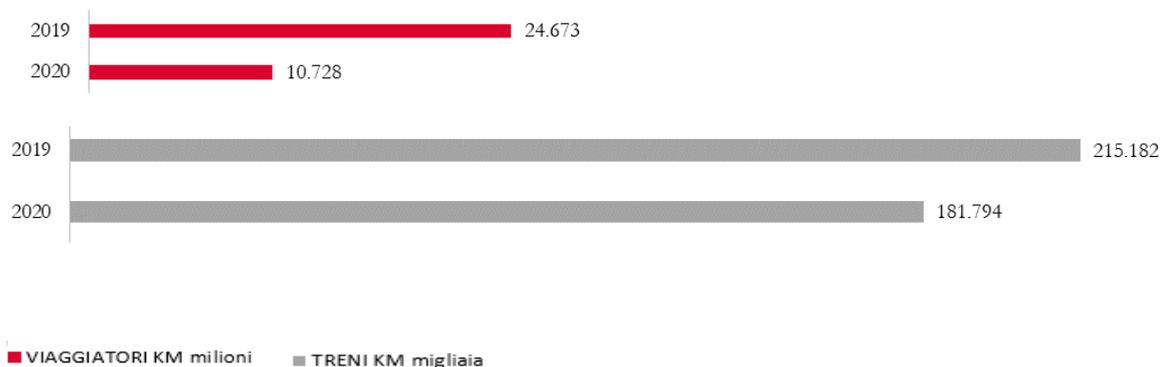
Nel trasporto regionale la riduzione dei volumi è stata meno marcata rispetto ai servizi *long haul*. La domanda soddisfatta, pari a circa 10,7 miliardi di viaggiatori km, sia in Italia che all'estero, è calata del 56,5% rispetto all'anno precedente, a fronte di una produzione inferiore del 15,5%.

Circa il 72% del traffico regionale è stato realizzato da Trenitalia SpA che, in primavera, a seguito delle restrizioni alla mobilità, ha visto ridursi il volume dei passeggeri km trasportati, con punte superiori al 95% in aprile, per poi ridurre la contrazione nei mesi estivi (-48% ad agosto), quando il miglioramento della situazione dei contagi ha portato alcune Regioni a eliminare i limiti di capienza dei treni regionali del 50%, poi inseriti di nuovo con la risalita dei contagi in autunno.

Il costante impegno di Trenitalia volto a garantire, anche in uno scenario di pandemia, viaggi in totale sicurezza a bordo dei treni regionali, ha avuto un impatto positivo sulla qualità del servizio percepita, con una percentuale di viaggiatori

soddisfatti del viaggio nel complesso (voti 7-9) in crescita di 2 punti percentuali rispetto all'esercizio precedente, confermando il *trend* di miglioramento degli ultimi anni. In miglioramento anche la puntualità del servizio con una percentuale superiore al 98% dei treni giunti a destino nell'intervallo dei 5 minuti.

### **Trasporto Short Haul\***



(\*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo.

In riferimento al trasporto pubblico locale urbano, il Gruppo FS Italiane ha soddisfatto complessivamente, nel 2020, una domanda di circa 1,7 miliardi di viaggiatori km (-41,6%), con un'offerta di circa 173 milioni di bus km. Il perimetro del *business* TPL gomma è accentrato soprattutto nella controllata Busitalia-Sita Nord Srl, che gestisce, direttamente e indirettamente, il trasporto urbano ed extraurbano in varie regioni del paese (Veneto, Campania, Toscana e Umbria), rappresentando il terzo operatore in Italia, e il trasporto TPL in Olanda attraverso la società Qbuzz BV. L'offerta complessiva viene inoltre integrata dai servizi automobilistici della FSE Srl in Puglia, dalle società del gruppo Netinera in Germania e dai collegamenti automobilistici su alcune tratte gestiti da TrainOSE SA in Grecia.

### **Trasporto su gomma\***

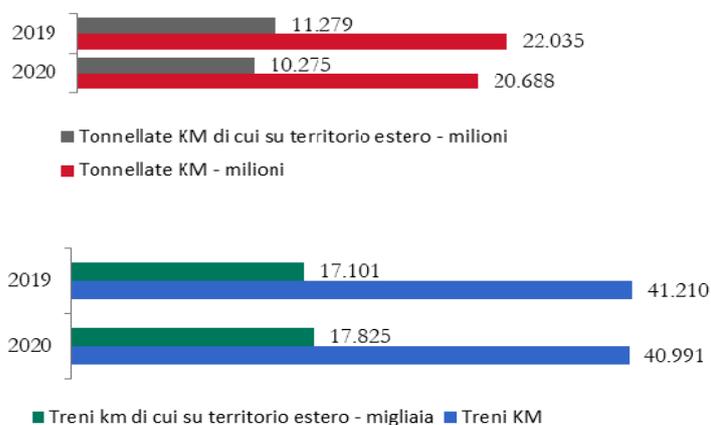


(\*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Per quanto riguarda il settore delle merci, considerando la complessità della congiuntura macroeconomica e la caduta della produzione industriale, i volumi di traffico complessivi realizzati dalle società del Gruppo FS Italiane, in territorio nazionale ed estero, hanno mostrato una buona tenuta, sfiorando 21 miliardi di tonnellate km, con una flessione del 6,8%, a fronte di una produzione, espressa in treni km, in linea con quella del 2019 (-0,5%). In particolare, il Polo Mercitalia, soprattutto in territorio nazionale, ha garantito nel periodo di *lockdown* il trasporto e la consegna di tutti i prodotti di prima necessità, con un andamento in ripresa nella seconda parte dell'anno.

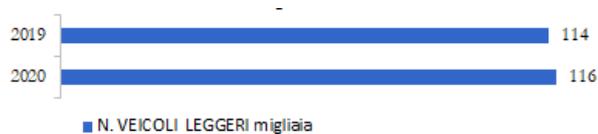
A differenza di quanto accaduto nel 2019, i volumi di traffico sul territorio estero, maggiormente influenzati dall'andamento negativo del commercio internazionale, hanno evidenziato una riduzione dei volumi di tonnellate km trasportate dell'8,9%.

### Trasporto merci\*

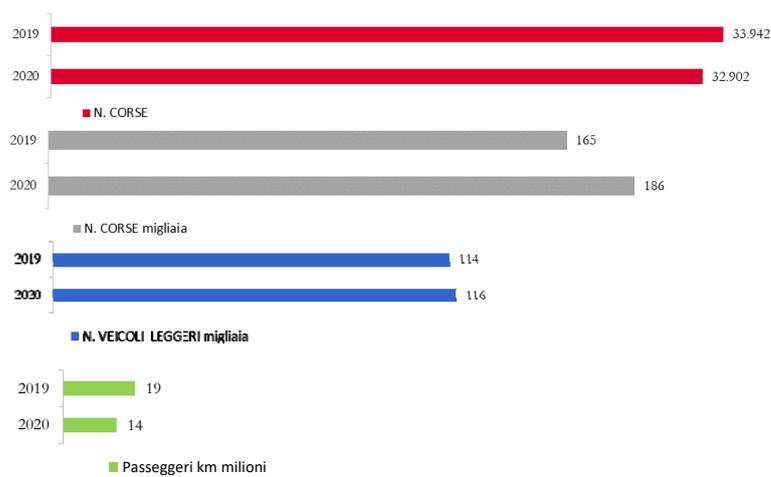


(\*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

Oltre al trasporto ferroviario e al TPL, il Gruppo FS Italiane, al fine di garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari, gestisce i collegamenti via mare tra il continente e la Sicilia che, attualmente, vengono effettuati dalle navi di Rete Ferroviaria Italiana SpA, per i treni a lunga percorrenza, e dalle navi bidirezionali della controllata Blufferries Srl, dedicate al trasporto marittimo di passeggeri, autoveicoli e merci.



#### Trasporto marittimo

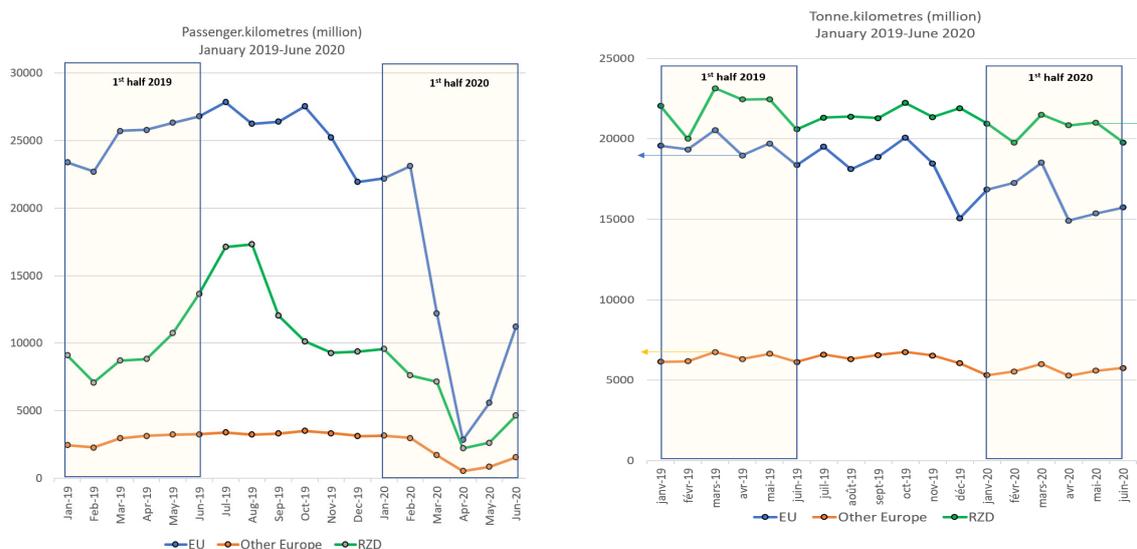


L'offerta di cabotaggio complessiva del Gruppo, considerando anche i nuovi collegamenti veloci, ha mostrato una flessione contenuta (-3,1%) rispetto all'anno precedente, con una riduzione dei passeggeri km trasportati del 25,8%.

## I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Il trasporto ferroviario europeo di passeggeri e merci ha subito nel 2020 forti ripercussioni, a causa delle limitazioni alla mobilità e della conseguente diminuzione della domanda.

Durante la prima parte dell'anno i volumi di traffico passeggeri, secondo i dati dell'UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*), sono diminuiti di circa il 48% in termini di passeggeri km, mentre i volumi di merce trasportata si sono ridotti del 15% circa a causa della chiusura delle attività economiche e del rallentamento della produzione industriale.



Durante il periodo successivo, nell'estate del 2020, la domanda e i volumi di trasporto sono rimasti a livelli bassi sia in termini di passeggeri che di merci. Con la seconda ondata della pandemia molti Stati hanno adottato ulteriori misure restrittive alla mobilità, con conseguenti ricadute sui volumi di traffico. Per sostenere le imprese ferroviarie l'Unione Europea ha adottato il regolamento (UE) 2020/1429 che consente agli Stati membri di autorizzare i gestori dell'infrastruttura a ridurre i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria per il periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, successivamente modificato con il regolamento (UE) 2020/2180 che ha prorogato il periodo di riferimento fino al 30 giugno 2021.

Il settore più duramente colpito è stato quello del trasporto passeggeri, in particolare il segmento dei servizi commerciali rispetto al segmento ad obbligo di servizio pubblico, con una significativa riduzione dell'offerta in tutti gli Stati membri di circa il 16-17% misurata in treni km, nonostante la riduzione nei mesi estivi delle restrizioni alla mobilità da parte delle varie autorità governative. A fronte di ciò, dal lato della domanda il traffico in termini di passeggeri km, considerando le principali imprese ferroviarie europee, è diminuito del 57% circa nella spagnola RENFE e del 40% circa nella tedesca DB AG e nella francese SNCF.

Il trasporto ferroviario delle merci, pur risentendo dell'andamento congiunturale dell'economia europea, ha sofferto meno di quello passeggeri le politiche protezionistiche adottate dai diversi Stati membri in seguito all'epidemia da Coronavirus. Molte frontiere, chiuse al traffico passeggeri, sono rimaste aperte per le merci, garantendo l'approvvigionamento di prodotti alimentari, medicinali e, in generale, di beni necessari per assicurare le attività essenziali. In termini di tonnellate km il calo dei traffici, secondo i dati dell'UIC<sup>27</sup>, è stato, con riferimento alle principali imprese ferroviarie europee, del 23%

<sup>27</sup> Fonte UIC – Dati cumulati al terzo trimestre 2020

circa della spagnola RENFE, del 13% della tedesca DB AG e del 16% della francese SNCF. Tra le imprese dell'est europeo spicca la riduzione dei volumi di traffico della polacca PKP con una riduzione di poco superiore al 20%.

## Evoluzione della normativa nazionale

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione normativa nazionale di interesse del Gruppo, tenendo conto che l'anno 2020 è stato caratterizzato dall'emanazione di innumerevoli Decreti Legge, Decreti Ministeriali e Decreti Attuativi per far fronte all'emergenza epidemiologica da COVID-19, sotto riportati in base alla pertinenza specifica con l'attività del Gruppo FS.

### 1. Evoluzione della normativa nazionale – Decreti relativi alle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica COVID-19 con effetti specifici sull'operatività del Gruppo FS.

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 113 del 13 marzo 2020.** A valle dei Decreti Legge e dei Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri recanti misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica, i quali tra l'altro contenevano misure di limitazione all'accesso o sospensione dei servizi del trasporto di merci e di persone terrestri, aereo, ferroviario, marittimo e nelle acque interne, su rete nazionale, di trasporto pubblico locale nonché misure di sanificazione dei mezzi, tale Decreto è intervenuto al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e garantire al contempo il fabbisogno essenziale di mobilità nel settore del trasporto ferroviario, assicurando i servizi minimi essenziali. In particolare, per il trasporto ferroviario passeggeri, sia per le attività a mercato che per quelle svolte in base a contratti di servizio per lunga percorrenza stipulati da Trenitalia SpA con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state garantite almeno una coppia di collegamenti su ogni direttrice. Per i servizi *Intercity* si è stabilito, inoltre, la possibilità per Trenitalia SpA di valutare – d'intesa con le amministrazioni vigilanti - ulteriori rimodulazioni in funzione delle ridotte esigenze di mobilità. Le disposizioni del Decreto sono rimaste in vigore fino al 25 marzo e sono state applicate anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.
- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 114 del 13 marzo 2020.** Il Decreto ha disposto la razionalizzazione dei servizi automobilistici interregionali, relativi al trasporto delle persone su autobus non di linea, in considerazione della ridotta mobilità sul territorio nazionale. Si è previsto che le modifiche e le riduzioni dei servizi di linea autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potessero essere adottate dal vettore, previa adeguata comunicazione al Ministero e all'utenza, a condizione che non si procedesse all'integrale cessazione dei servizi da erogare, nel rispetto delle disposizioni dettate dal Ministero della Salute e di quanto previsto dal DPCM dell'11 marzo 2020, ovvero che si assumessero tutti i protocolli di sicurezza anti-contagio e fossero incentivate le operazioni di sanificazione dei luoghi di lavoro. Il Decreto ha previsto la validità delle misure fino al 25 marzo.
- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 116 del 14 marzo 2020.** Il Decreto ha predisposto la parziale modifica di quanto disposto dal Decreto Ministeriale n. 113 del 13 marzo e dichiarato l'indisponibilità dei treni notturni a partire dal 14 marzo fino al 25 marzo, assicurando comunque i servizi minimi essenziali.
- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 118 del 16 marzo 2020.** Il Decreto ha determinato la sospensione dei collegamenti e dei trasporti ordinari, ferroviari e marittimi, delle persone da e per la Sicilia. In particolare, ha disposto che per i collegamenti ferroviari diurni fosse previsto il mantenimento dei collegamenti

minimi essenziali mediante un treno al giorno *intercity* Roma/Palermo e viceversa. Il Decreto ha stabilito la validità delle misure fino al 25 marzo.

- **Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 27 del 24 aprile 2020, recante "Misure di potenziamento del Servizio Sanitario Nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (c.d. Cura Italia).**

Il provvedimento prevede tra le altre misure:

- ai fini del contenimento della diffusione del virus COVID-19, alcune norme transitorie sull'uso, negli ambienti di lavoro in generale, di mascherine chirurgiche e sull'uso, nell'ambito dell'intera collettività, di mascherine filtranti, nonché sulle tipologie ammesse (per gli impieghi suddetti) dei due dispositivi. Tali norme transitorie si applicano sull'intero territorio nazionale fino al termine dello stato di emergenza in oggetto (termine che, in base alla Delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020, scadeva il 31 luglio 2020, successivamente prorogato al 15 ottobre 2020 con il Decreto Legge n. 83 del 30 luglio 2020).

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 122 del 18 marzo 2020. Il Decreto ha disposto** ulteriori restrizioni nei servizi di collegamento e trasporto ordinario, ferroviario e marittimo, delle persone da e per la Sicilia. Gli spostamenti sono consentiti esclusivamente agli appartenenti alle Forze dell'Ordine e alle Forze Armate, agli operatori sanitari pubblici e privati, ai lavoratori pendolari o per comprovate esigenze di lavoro, gravi motivi di salute e situazioni di necessità. Il Decreto prevedeva la validità delle misure fino al 25 marzo.

- **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n. 127 del 24 marzo 2020.** Il Decreto ha prorogato dal 25 marzo al 3 aprile 2020 l'efficacia di otto decreti adottati dal Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministero della Salute, contenenti le misure finalizzate ad una forte limitazione della mobilità delle persone sul territorio italiano e del trasporto dei passeggeri attraverso i diversi vettori. Per quanto di specifico interesse, le misure che vengono prorogate nel dettaglio riguardano:

- la riprogrammazione dei treni a lunga percorrenza e del trasporto ferroviario dei passeggeri (Decreto n. 113);
- la riduzione dei servizi non di linea e automobilistici interregionali (Decreto n. 114);
- la riduzione dei servizi ferroviari *Intercity* (Decreto n. 116) con un nuovo ridimensionamento dei treni;
- la forte limitazione del trasporto passeggeri da e per la Sicilia (Decreto n. 118 e Decreto n. 122).

Il provvedimento dispone inoltre l'introduzione di un'ulteriore riduzione dei servizi ferroviari a lunga percorrenza (*Intercity* e Frecce) sempre fino al 3 di aprile.

- **Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 35 del 22 maggio 2020, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Il provvedimento è diretto a tipizzare in un atto di rango primario le misure potenzialmente applicabili su tutto il territorio nazionale o su parte di esso per contenere e contrastare i rischi sanitari derivanti dalla diffusione del virus COVID-19, per periodi di tempo predeterminati, ciascuno di durata non superiore a 30 giorni, reiterabili e modificabili anche più volte, fino al 31 luglio 2020, termine dello stato di emergenza dichiarato con Delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020 (successivamente prorogato al 15 ottobre 2020 dal Decreto Legge n. 83 del 30 luglio 2020), e con possibilità di modularne l'applicazione, in aumento o in diminuzione secondo l'andamento epidemiologico del predetto virus. Pertanto, reca una definizione dettagliata ed esaustiva di tutte le misure potenzialmente applicabili per contrastare l'emergenza. Tra l'altro, viene data la possibilità di disporre o di affidare alle autorità statali e regionali competenti la limitazione, riduzione, sospensione o soppressione di servizi di trasporto

di persone e di merci, automobilistico, ferroviario, aereo e marittimo, nelle acque interne, anche non di linea, nonché di trasporto pubblico locale (lettera "o").

- **Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, coordinato con la Legge di conversione n. 74 del 14 luglio 2020, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 (c.d. Decreto Riaperture).** Il provvedimento prevede una serie di misure volte ad avviare quella che è stata definita la c.d. "fase due" della gestione dell'epidemia. Nel dettaglio, il provvedimento si compone di quattro articoli, relativi a: misure di contenimento; sanzioni e controlli; disposizioni finali; entrata in vigore. Tra le misure di contenimento riferite all'art. 1 si segnalano le disposizioni relative:
  - alla cessazione delle misure limitative della circolazione endo-regionale, inter-regionale, da e per l'estero (con una diversa modulazione temporale, tra la prima fattispecie e le altre: rispettivamente il 18 maggio e il 3 giugno 2020) (commi 1-5);
  - alla quarantena (commi 6-7);
  - alla libertà di riunione e alla compresenza in luoghi pubblici, con la facoltà del sindaco di disporre la chiusura temporanea di aree pubbliche o aperte al pubblico qualora non sia possibile assicurare adeguatamente il rispetto della distanza di sicurezza interpersonale pari ad almeno un metro (commi 8-10);
  - alle attività economiche, produttive e sociali, con attribuzione alle Regioni del compito di calibrare protocolli e linee guide (commi 14-16).
  
- **Decreto Legge n. 76 del 16 luglio 2020 coordinato con la Legge di conversione n. 120 dell'11 settembre 2020, recante: "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" (c.d. Decreto Semplificazioni).** Il provvedimento reca diverse misure d'interesse per il Gruppo, con particolare riferimento al tema degli appalti, introdotte anche in sede di conversione. Tra le misure introdotte, si evidenzia l'art. 2-ter riguardante le sinergie tra Anas SpA e le altre società del Gruppo FS. In particolare, la modifica apportata nel corso dell'esame parlamentare è volta a favorire l'emergere di tali sinergie in attuazione dell'articolo 49 del Decreto Legge 50/2017 e consente alle società del Gruppo, quindi anche ad Anas SpA, di stipulare fino al 31 dicembre 2021 e in deroga al Codice Appalti, ad eccezione delle norme che hanno recepito le direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, apposite convenzioni al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi rese dalle altre società del Gruppo. Inoltre Anas SpA potrà avvalersi dei contratti, anche in forma di Accordi-quadro, stipulati dalle società del Gruppo per gli acquisti unitari di beni e servizi appartenenti alla stessa categoria merceologica.
  
- **Decreto Legge n. 83 del 30 luglio 2020 coordinato con la Legge di conversione n. 124 del 25 settembre 2020, recante misure urgenti connesse con la scadenza della dichiarazione di emergenza epidemiologica da COVID-19 deliberata il 31 gennaio 2020.** Il provvedimento è diretto a prorogare l'efficacia delle disposizioni contenute nel Decreto Legge n. 19/2020 e nel Decreto Legge n. 33/2020, che hanno disciplinato, rispettivamente, l'applicazione delle misure per contrastare l'espandersi dell'epidemia ed il loro graduale allentamento in rapporto all'evolversi della situazione epidemiologica.

Tra le norme d'interesse, si segnalano in particolare le seguenti:

  - l'estensione fino al 15 ottobre 2020 della facoltà di adottare, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, una o più misure (tra quelle indicate al comma 2 dell'articolo 1 del D.L. n. 19/2020) allo scopo di contrastare i rischi sanitari derivanti da COVID-19. Tra le misure indicate dal comma 2 dell'art. 1 si ricorda in particolare la possibilità di disporre o di demandare alle autorità statali e regionali competenti la limitazione, riduzione, sospensione di servizi di trasporto di persone e di merci, automobilistico, ferroviario, aereo e

marittimo, nelle acque interne, anche non di linea, nonché di trasporto pubblico locale (lettera o): in ogni caso, la prosecuzione del servizio di trasporto delle persone è consentita solo se il gestore del servizio predisponga le condizioni affinché sia rispettata una distanza interpersonale di sicurezza, predeterminata e adeguata;

- o la proroga al 15 ottobre 2020 dell'efficacia di talune disposizioni che disciplinano lo svolgimento dell'attività lavorativa in modalità agile prioritariamente da parte di soggetti con disabilità, nonché da parte di lavoratori immunodepressi, introdotte dall'art. 39 del D.L. n. 18/2020;
- o la proroga dal 31 luglio al 15 ottobre 2020 della possibilità per i datori di lavoro privati di ricorrere allo *smart working* in forma semplificata, prescindendo quindi dall'accordo individuale generalmente richiesto dalla normativa vigente, introdotta dall'art. 90 del D.L. n. 34/2020. La medesima disposizione proroga anche il diritto allo svolgimento delle prestazioni di lavoro in modalità agile riconosciuto prioritariamente in favore di determinati soggetti. Tale proroga è stata fissata al 15 ottobre 2020 limitatamente ai lavoratori maggiormente esposti al rischio di contagio COVID-19, e al 14 settembre 2020 per i genitori di figli minori di 14 anni.

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 agosto 2020 "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Il Decreto prorogava al 7 settembre 2020, le misure precauzionali minime per contrastare e contenere il diffondersi del virus COVID-19. In particolare, l'articolo 9 recava le "Misure in materia di trasporto pubblico di linea" prevedendo che le attività di trasporto pubblico di linea terrestre, marittimo, ferroviario, aereo, lacuale e nelle acque interne fossero espletate sulla base di quanto previsto dal "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica" di settore sottoscritto il 20 marzo 2020 (allegato 14 del DPCM) nonché delle "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico" (allegato 15 del DPCM).
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 ottobre 2020 sulle misure di contrasto e contenimento dell'emergenza COVID-19.** Il decreto ha aggiornato, con efficacia fino al 13 novembre 2020, le misure per il contenimento del contagio del virus Sars-COV-2 sull'intero territorio nazionale. Il provvedimento, poi modificato dal DPCM 18 ottobre 2020, ha introdotto l'obbligo sull'intero territorio nazionale di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie (mascherina facciale) e di indossarli nei luoghi al chiuso - ad eccezione delle abitazioni private, all'interno delle quali ne è fortemente raccomandato l'uso in presenza di persone non conviventi - e all'aperto se non può essere garantita in modo continuativo la condizione di isolamento di persone non conviventi. L'art. 9 di tale decreto, in particolare, ha previsto al comma 1 che le attività di trasporto pubblico di linea terrestre, marittimo, ferroviario, aereo, lacuale e nelle acque interne, fossero espletate, sulla base di quanto previsto nel «Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica» di settore sottoscritto il 20 marzo 2020 (allegato 14), nonché delle «Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico» (allegato 15). Il comma 2 del medesimo articolo, ha stabilito che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, da adottarsi di concerto con il Ministro della salute, potesse integrare o modificare le suddette linee guida e il suddetto protocollo di cui agli allegati 14 e 15. Le disposizioni del DPCM si applicavano dal 14 ottobre e sostituivano quelle del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 agosto 2020, come prorogato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 settembre 2020.

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 ottobre 2020 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 25 maggio 2020, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** Il Decreto, a partire dal 26 ottobre 2020, ha sostituito le disposizioni del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 ottobre 2020, come modificato e integrato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 18 ottobre 2020, con efficacia fino al 24 novembre 2020. Il nuovo Decreto ha confermato l'obbligo sull'intero territorio nazionale di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie (mascherina facciale) e di indossarli nei luoghi al chiuso - anche all'interno delle abitazioni private, qualora dovessero essere presenti persone non appartenenti al proprio nucleo familiare - e all'aperto, se non può essere garantita la condizione di isolamento rispetto a persone non conviventi. Tra le principali novità introdotte si segnalano: la raccomandazione a tutte le persone fisiche di non spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi; il potere attribuito al Presidente della Regione di disporre la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza COVID-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti. Per le medesime finalità il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro della salute, può disporre, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da COVID-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche internazionale, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo e nelle acque interne, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori ed agli armatori; l'adozione da parte delle aziende di trasporto pubblico anche a lunga percorrenza di interventi straordinari di sanificazione dei mezzi, ripetuti a cadenza ravvicinata; il divieto di spostamenti da e per Stati e territori di cui all'elenco E dell'allegato 20 (nel DPCM 13 ottobre: tutti gli Stati e territori non espressamente indicati in altro elenco), di ingresso e transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui al medesimo elenco E nei quattordici giorni antecedenti, nonché di spostamenti verso gli Stati e territori di cui all'elenco F dell'allegato 20 (nel DPCM 13 ottobre: Armenia, Bahrein, Bangladesh, Bosnia Erzegovina, Brasile, Cile, Kuwait, Macedonia del nord, Moldova, Oman, Panama, Perù, Repubblica dominicana, Kosovo, Montenegro e Colombia), salvo che ricorrano alcuni specifici casi (esigenze lavorative; assoluta urgenza; esigenze di salute; esigenze di studio; rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza; ed altri). Sono altresì vietati l'ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui all'elenco F dell'allegato 20 nei quattordici giorni antecedenti salvo specifiche eccezioni; in occasione dell'ingresso nel territorio nazionale dall'estero, sono previsti obblighi di dichiarazione (che devono essere acquisiti e verificati da vettori e armatori) ed in alcuni casi sorveglianza sanitaria, isolamento domiciliare e obbligo di sottoporsi a *test*; per il trasporto pubblico locale, è confermato l'obbligo di attenersi a quanto previsto da Protocollo del 20 marzo 2020 (allegato 14) ed alle relative Linee Guida per l'informazione agli utenti (Allegato 15). In relazione a nuove esigenze organizzative o funzionali, Protocollo e Linee Guida possono essere modificate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per quanto riguarda le attività professionali si raccomanda che:
  - esse siano attuate anche mediante modalità di lavoro agile, ove possano essere svolte al proprio domicilio o in modalità a distanza;
  - siano incentivate le ferie e i congedi retribuiti per i dipendenti nonché gli altri strumenti previsti dalla contrattazione collettiva;

- siano assunti protocolli di sicurezza anti-contagio e, fermo restando l'obbligo di utilizzare dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsti da normativa, protocolli e linee guida vigenti;
  - siano incentivate le operazioni di sanificazione dei luoghi di lavoro, anche utilizzando a tal fine forme di ammortizzatori sociali.
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 novembre 2020 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 25 maggio 2020, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19".** In sostituzione del DPCM del 24 ottobre 2020, prevedeva, dal 6 novembre e fino al 3 dicembre, misure più restrittive su tutto il territorio nazionale rispetto al precedente Decreto, nonché ulteriori misure di contenimento del contagio in alcune regioni caratterizzate da uno scenario di maggiore gravità e da un livello di rischio maggiore. In questi ultimi casi, con ordinanza del Ministro della salute, adottata sentiti i Presidenti delle Regioni interessate, sulla base del monitoraggio dei dati epidemiologici secondo quanto stabilito nel documento di "Prevenzione e risposta a COVID-19: evoluzione della strategia e pianificazione nella fase del periodo autunno-invernale", condiviso dalla Conferenza delle Regioni e Province autonome (allegato 25), nonché sulla base dei dati elaborati dalla cabina di regia di cui al decreto 30 aprile 2020, sentito il Comitato tecnico scientifico sui dati monitorati, venivano individuate le Regioni che si collocavano in uno "scenario di tipo 3" (aree c.d. arancioni) e nello "scenario di tipo 4" (aree c.d. rosse) con un livello di rischio "alto", alle quali sono state applicate una serie di restrizioni specifiche. Rispetto alle nuove disposizioni, oltre a quanto già previsto dal DPCM del 24 ottobre, per tutto il territorio nazionale, si disponeva il divieto di spostamento dalle ore 22 e fino alle 5 del mattino dopo se non per giustificati motivi di lavoro, necessità e salute; in ogni caso si raccomandava fortemente, per la restante parte della giornata, di non spostarsi con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi. Veniva previsto che a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, fosse consentito un coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento della capienza.
- **Decreto Legge n. 158 del 2 dicembre 2020, recante "Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19".** Il provvedimento ha modificato la legislazione emergenziale per fronteggiare la situazione emergenziale COVID-19, prevedendo, tra l'altro, l'estensione da trenta a cinquanta giorni del limite massimo di vigenza dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) attuativi delle norme emergenziali (art. 1, comma 1). Il provvedimento prevedeva inoltre misure *ad hoc* per il periodo dal 21 dicembre 2020 al 6 gennaio 2021. Il disegno di legge di conversione del decreto legge è stato presentato alla Camera (AC 2812) e i suoi contenuti sono confluiti nell'AC 2835 (disegno di legge di conversione del c.d. Decreto Legge " Natale", si veda in seguito).

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2020 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 22 maggio 2020, recante: "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19" e del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante: "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19", nonché del Decreto Legge n. 158 del 2 dicembre 2020 , recante: "Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19".** Il DPCM recava le restrizioni per contrastare la diffusione del contagio da COVID-19, in particolare durante il periodo delle feste di Natale. In particolare, si prevedeva:
  - il divieto di spostarsi dalle ore 22,00 alle ore 5,00 del giorno successivo, nonché dalle ore 22,00 del 31 dicembre 2020 alle ore 7,00 del 1° gennaio 2021 (fatti salvi gli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative, da situazioni di necessità ovvero per motivi di salute);
  - il divieto, dal 21 dicembre 2020 al 6 gennaio 2021, nell'ambito del territorio nazionale, di spostarsi in entrata e in uscita tra i territori di diverse regioni o province autonome, e nelle giornate del 25 e del 26 dicembre 2020 e del 1° gennaio 2021 (rimaneva comunque la possibilità di rientrare alla propria residenza, domicilio o abitazione, con esclusione degli spostamenti verso le seconde case ubicate in altra regione o provincia autonoma e, nelle giornate del 25 e 26 dicembre 2020 e del 1° gennaio 2021, anche ubicate in altro comune);
  - la conferma a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, del coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento.Il DPCM ribadiva il sistema di classificazione delle Regioni in base allo scenario epidemiologico (zona "gialla", zona "arancione" e zona "rossa") adottato dal DPCM 3 novembre 2020.
  
- **Decreto Legge n. 172 del 18 dicembre 2020, recante "Ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19".** Il Decreto Legge, ferme restando le disposizioni già introdotte dal Decreto Legge n. 158 del 2 dicembre 2020, in materia di spostamenti all'interno o per il territorio nazionale nel periodo compreso tra il 21 dicembre 2020 e il 6 gennaio 2021, disponeva:
  - nei giorni festivi e prefestivi compresi tra il 24 dicembre 2020 e il 6 gennaio 2021, sull'intero territorio nazionale, l'applicazione delle misure previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020 per le cosiddette "zone rosse", cioè le aree caratterizzate da uno scenario di massima gravità e da un livello di rischio alto;
  - nei giorni 28, 29, 30 dicembre 2020 e 4 gennaio 2021, sull'intero territorio nazionale, l'applicazione delle misure previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2020 per le cosiddette "zone arancioni", cioè le aree caratterizzate da uno scenario di elevata gravità e da un livello di rischio alto. Negli stessi giorni, si consentivano comunque gli spostamenti dai Comuni con popolazione massima di 5.000 abitanti verso località distanti non più di 30 chilometri, con esclusione in ogni caso degli spostamenti verso i capoluoghi di provincia;
  - oltre agli spostamenti già consentiti, nel periodo compreso tra il 24 dicembre 2020 e il 6 gennaio 2021, tra le ore 5.00 e le ore 22.00, si consentiva, una sola volta al giorno, spostarsi, in un massimo di due persone, verso una sola abitazione privata della propria regione.Il Decreto Legge è in fase di esame alla Camera dei Deputati per la conversione in legge (AC 2835).

- **Decreto Legge n. 1 del 5 gennaio 2021 recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19"**. Il provvedimento, in vigore dal 6 gennaio, definisce il nuovo quadro di regole per gli spostamenti e chiarisce la vigenza delle ulteriori misure contenitive. Nel dettaglio ha disposto:

- da giovedì 7 gennaio e fino al 15 gennaio, il divieto, su tutto il territorio nazionale, di spostarsi tra regioni o province autonome (tranne che per comprovate esigenze lavorative, situazioni di necessità o motivi di salute). È comunque possibile il rientro alla residenza, domicilio o abitazione; per il medesimo periodo nei territori inseriti nella cosiddetta "zona rossa", è possibile spostarsi, una sola volta al giorno, in un massimo di due persone, verso una sola abitazione privata del proprio comune.
- nei giorni 9 e 10 gennaio 2021, l'applicazione, su tutto il territorio nazionale, delle misure previste per la cosiddetta "zona arancione" (articolo 2 del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020). Saranno comunque consentiti, negli stessi giorni, gli spostamenti dai Comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti, entro 30 chilometri dai relativi confini, con esclusione degli spostamenti verso i capoluoghi di provincia.
- l'applicazione, per il periodo tra il 7 e il 15 gennaio 2021, delle altre misure previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020 e dalle successive ordinanze.

Il Decreto Legge è in fase di esame alla Camera dei Deputati per la conversione in legge (AC 2847).

- **Decreto Legge n. 2 del 14 gennaio 2021 recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021"**. Il provvedimento proroga al 30 aprile 2021 lo stato di emergenza dovuto alla pandemia da COVID-19.

Si prevede inoltre sull'intero territorio nazionale dal 16 gennaio 2021 al 5 marzo 2021:

- la possibilità, una sola volta al giorno, di spostarsi verso un'altra abitazione privata abitata, tra le 5.00 e le ore 22.00, a un massimo di due persone ulteriori a quelle già conviventi nell'abitazione di destinazione (con possibilità di portare figli minori o persone disabili o non autosufficienti). Tale spostamento può avvenire all'interno della stessa Regione, in area gialla, e all'interno dello stesso Comune, in area arancione e in area rossa, fatto salvo quanto previsto per gli spostamenti dai Comuni fino a 5.000 abitanti;
- la possibilità, qualora la mobilità sia limitata all'ambito territoriale comunale, di spostarsi dai comuni con popolazione non superiore a 5.000 abitanti e per una distanza non superiore a 30 chilometri dai relativi confini, con esclusione in ogni caso degli spostamenti verso i capoluoghi di provincia;
- l'istituzione di un'area "bianca", nella quale si collocano le Regioni con uno scenario di "tipo 1", un livello di rischio "basso" e una incidenza dei contagi, per tre settimane consecutive, inferiore a 50 casi ogni 100.000 abitanti. In area "bianca" non si applicano le misure restrittive previste dai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) per le aree gialle, arancioni e rosse ma le attività si svolgono secondo specifici protocolli. Nelle medesime aree possono comunque essere adottate, con DPCM, specifiche misure restrittive in relazione a determinate attività particolarmente rilevanti dal punto di vista epidemiologico.

Il Decreto Legge è in fase di esame al Senato per la conversione in legge (AC 2066).

- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2021 recante Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 22 maggio 2020, recante «Misure urgenti», del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante "Ulteriori misure urgenti per**