

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2021. Doc. LVII, n. 4 e Annesso (Parere alla V Commissione) <i>(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni)</i>	318
<i>ALLEGATO 1 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	321
Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno. Nuovo testo C. 2663 Enrico Borghi e Gariglio (Parere alla IX Commissione) <i>(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione)</i>	318
<i>ALLEGATO 2 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	324
DL 42/2021: Misure urgenti sulla disciplina sanzionatoria in materia di sicurezza alimentare. Nuovo testo C. 2972 Governo (Parere alle Commissioni II e XII) <i>(Esame e conclusione – Parere favorevole)</i>	319
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	320

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 21 aprile 2021. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 14.10.

Documento di economia e finanza 2021.

Doc. LVII, n. 4 e Annesso.

(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del documento in oggetto, rinviato nella seduta del 20 aprile 2021.

Francesca GALIZIA (M5S), *relatrice*, illustra la proposta di parere favorevole con osservazioni formulata *(vedi allegato 1)*.

La Commissione approva.

Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno.

Nuovo testo C. 2663 Enrico Borghi e Gariglio.

(Parere alla IX Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 14 aprile 2021.

Emanuela ROSSINI (MISTO-MIN.LING.), *relatrice*, illustra la proposta di parere favorevole con osservazione formulata *(vedi allegato 2)*.

Guido Germano PETTARIN (FI), nell'esprimere apprezzamento per il parere formulato dalla relatrice, ricorda che la tratta ferroviaria in oggetto riveste una partico-

lare importanza, sia per la sua remota origine, sia per l'arditezza del tracciato. Quest'ultimo, immerso nella natura, presenta tratti in fortissima pendenza e richiede, per le sue caratteristiche strutturali, *standard* di manutenzione assai più elevati della norma. Ne discende pertanto la necessità di assicurare, nell'ambito della Convenzione stipulata tra l'Italia e la Confederazione elvetica e nel contesto della normativa comunitaria in materia, condizioni di gestione della tratta ed esercizio del servizio ferroviario che assicurino comunque adeguati livelli di sicurezza e una costante manutenzione dell'infrastruttura, anche in vista di una sua opportuna valorizzazione a fini turistici. Preannuncia quindi il voto favorevole del suo gruppo.

La Commissione approva.

DL 42/2021: Misure urgenti sulla disciplina sanzionatoria in materia di sicurezza alimentare.

Nuovo testo C. 2972 Governo.

(Parere alle Commissioni II e XII).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del nuovo testo del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 15 aprile 2021.

Francesca GALIZIA (M5S), *relatrice*, ricorda che, nel corso dell'esame in sede referente, le Commissioni riunite II e XII hanno modificato il testo del disegno di legge di conversione in esame introducendo tre articoli aggiuntivi, sui quali reputa opportuno presentare un'integrazione della relazione.

I primi due articoli sono connessi con le modifiche apportate all'apparato sanzionatorio in materia di sicurezza alimentare, su cui, ricorda, il provvedimento interviene per evitarne l'abrogazione che era stata originariamente prevista a norma dell'articolo 18 del decreto legislativo n. 27 del 2021, di adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/625 in materia di controlli ufficiali sugli animali e le merci.

In particolare, i nuovi articoli 01 e 02 intervengono sulla disciplina della controperizia e della controversia, di cui agli articoli 7 e 8 del decreto legislativo n. 27 del 2021. Si tratta delle disposizioni che disciplinano il prelevamento di campioni da parte delle autorità di controllo al fine del loro esame, la garanzia di poter svolgere analoghi esami in sede di controperizia da parte degli interessati (articolo 7), e la procedura da seguire in caso di contestazione degli esiti del controllo (articolo 8). Nella formulazione attuale entrambi gli articoli escludono l'applicazione dell'articolo 223 delle disposizioni di attuazione del codice di procedura penale, relativo alle garanzie dell'interessato nelle attività ispettive e di vigilanza che comportano l'analisi di campioni. Le modifiche approvate dalle Commissioni sono volte a ripristinare l'applicabilità di tale articolo 223, coerentemente con il ripristino delle sanzioni penali in materia di sicurezza alimentare.

L'ulteriore articolo aggiuntivo 1-*bis* interviene invece sull'articolo 1 del decreto-legge n. 91 del 2014 per modificare la disciplina che, nel settore agroalimentare, consente di escludere, in presenza di particolari condizioni, l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie a fronte dell'ottemperanza alle prescrizioni impartite dall'autorità di controllo (cosiddetta diffida).

Rispetto alla normativa vigente, la disciplina della diffida contenuta nel nuovo comma 3 dell'articolo 1 del citato decreto-legge: si applica non più solo per le violazioni delle norme in materia agroalimentare, ma anche agli illeciti amministrativi in materia di sicurezza alimentare; circoscrive l'applicazione dell'istituto alla prima contestazione dell'illecito; fissa il più stringente termine di 30 giorni per l'adempimento alle prescrizioni (in luogo degli attuali 90); non prevede un termine per l'elisione delle conseguenze dannose o pericolose dell'illecito (attualmente si applica il medesimo termine di 90 giorni previsto per l'adempimento alle prescrizioni), né richiede l'eventuale presentazione di specifici impegni da parte del trasgressore; introduce, nelle more del termine di 30 giorni,

una sospensione dei termini del procedimento di applicazione della sanzione; infine, esclude dall'applicazione dell'istituto i prodotti non conformi che siano già stati oggetto, anche in parte, di commercializzazione, escludendo dunque la possibilità di eliminare le conseguenze dannose dell'illecito tramite comunicazione al consumatore.

La disposizione interviene, inoltre, sul comma 4 del medesimo articolo 1 del decreto-legge n. 91 del 2014 che, per le violazioni delle norme agroalimentari, consente il pagamento in misura ridotta quando sia prevista la sola sanzione amministrativa pecuniaria. Senza modificare il campo d'applicazione della norma, sempre riferibile esclusivamente alla materia agroalimentare, la modifica apportata elimina la parola « sola », consentendo dunque l'applicazione del pagamento in misura ridotta in tutti i casi di illecito amministrativo sanzionato con sanzione amministrativa pecuniaria e pertanto anche a quegli illeciti sanzionati, oltre che con il pagamento di una somma di denaro, anche, ad esempio, con una sanzione interdittiva.

Ciò premesso, esprime, anche a seguito delle modifiche apportate nel corso dell'e-

same in sede referente, una proposta di parere favorevole sul provvedimento.

Alex BAZZARO (LEGA) dichiara anche a nome del suo gruppo di condividere la proposta di parere favorevole formulata dalla relatrice.

Guido Germano PETTARIN (FI), nel ricordare che il provvedimento in esame ha ricevuto, nella giornata odierna, anche il parere favorevole della Commissione parlamentare per le questioni regionali, sottolinea l'esigenza di dare pieno sostegno al ripristino della normativa sanzionatoria in materia di sicurezza alimentare, particolarmente rilevante anche in ragione dell'importanza che assume nel nostro Paese il patrimonio enogastronomico. Preannuncia quindi il voto favorevole del suo gruppo.

La Commissione approva.

La seduta termina alle 14.25.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.25 alle 14.30.

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2021 (Doc. LVII, n. 4 e Annesso).**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea),

esaminato il Documento di economia e finanza 2021 (Doc. LVII n. 4 e annesso);

rilevato che quest'anno tale documento non risulta corredato del Programma nazionale di riforma (PNR), in quanto il Governo ha ritenuto che in questa occasione la sezione relativa alle riforme del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) possa assorbire e integrare il PNR previsto dai regolamenti del semestre europeo e dalla normativa nazionale: in linea con l'articolo 18, paragrafo 3 del Regolamento (UE) n. 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, il Governo procederà, successivamente, alla trasmissione del solo PNRR;

preso atto del rallentamento della crescita prospettato nel quadro macroeconomico tendenziale rispetto a quanto previsto dalla Nota di aggiornamento al DEF 2020 (NADEF), connesso al verificarsi dello scenario avverso relativo all'evoluzione della pandemia, e della conseguente necessità di imprimere un rafforzamento al *trend* di crescita, come prefigurato nel quadro macroeconomico programmatico, che prevede un incremento del PIL del 4,5 per cento per l'anno in corso e del 4,8 per cento per il 2022, del 2,6 per cento nel 2023 e dell'1,8 nel 2024;

considerato che tale rafforzamento della crescita, prospettato nel quadro macroeconomico programmatico, sarebbe raggiunto grazie a una manovra indicata nel DEF che prevede tre linee di azione: *a*) un nuovo pacchetto di misure di sostegno e rilancio, di prossima approvazione e immediata attuazione; *b*) maggiori risorse per investimenti previsti a corredo della versione finale del PNRR; *c*) un più prolungato

sentiero di rientro dell'indebitamento netto della PA, reso necessario dalla più lunga durata della crisi pandemica rispetto alle ipotesi sottese alla NADEF 2020;

considerata la conseguente richiesta formulata dal Governo al Parlamento per un nuovo scostamento di bilancio pari, in termini di indebitamento netto, a circa 40 miliardi per l'anno in corso, cui si aggiungono per gli anni successivi circa 75 miliardi spalmati su un arco temporale che va dal 2022 al 2034, per un ammontare annuo che oscilla, al netto della spesa per interessi, tra i 4 e i 6,5 miliardi all'anno;

rilevato che tale scostamento sarà utilizzato, nel breve periodo, per finanziare nuove misure di sostegno, da adottarsi mediante un provvedimento di urgenza, finalizzato a proseguire l'erogazione di ristori, ad aiutare le imprese a coprire parte dei costi fissi, a continuare a sostenere la liquidità per le piccole e medie imprese (PMI), a proseguire gli interventi di sospensione e agevolazione fiscale, di erogazione delle indennità a favore dei lavoratori stagionali e di sostegno degli enti territoriali, nonché a introdurre nuove misure a favore dei giovani, quali ad esempio uno sgravio fiscale sull'accensione di nuovi mutui per l'acquisto della prima casa;

preso atto che lo scostamento richiesto consentirà di incrementare le risorse per il finanziamento degli interventi programmati nella versione finale del PNRR non coperti da prestiti e sussidi del RRF, con la creazione di un Fondo di investimento complementare che avrà una durata decennale, destinato a finanziare i progetti presentati dalle amministrazioni che, seppur riconosciuti prioritari, risultano eccedere l'ammontare complessivo delle risorse europee destinate all'Italia;

preso atto altresì dell'impegno del Governo, indicato nel DEF in coerenza con quanto emerso nel dibattito parlamentare in occasione dell'esame della proposta di PNRR, a prevedere la copertura finanziaria del reintegro delle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) trasferite ai programmi del medesimo PNRR al fine di garantire l'addizionalità degli interventi da realizzare nelle aree svantaggiate del Paese;

considerato con favore che le linee di intervento sopra descritte appaiono recepire indicazioni espresse dalla XIV Commissione, con particolare riferimento all'opportunità di finanziare comunque gli investimenti ritenuti strategici che non trovino opportuna collocazione nel PNRR o che non rientrino nel perimetro delle risorse finanziarie europee destinate al suo finanziamento, nonché alla necessità di reintegro delle risorse del FSC assorbite dal PNRR, al fine di garantire l'addizionalità della quota di interventi del PNRR attribuita alle regioni del Mezzogiorno;

considerata altresì con favore la modulazione degli andamenti programmatici di finanza pubblica, che delineano con maggiore gradualità il percorso di rientro del *deficit* e del debito, consentendo in tal modo di approntare, nell'immediato, gli indispensabili interventi di sostegno all'economia colpita dalla crisi in atto, e di delineare al contempo i necessari interventi strategici per favorire di rilancio della crescita del Paese;

rilevato che il descritto scenario programmatico di finanza pubblica, pur costituendo uno scostamento dal percorso di convergenza verso l'obiettivo di bilancio di medio termine e ferma restando la garanzia della necessaria sostenibilità della finanza pubblica nel medio periodo, non risulta in conflitto con le regole europee, beneficiando dell'attuale stato di attivazione della clausola di salvaguardia generale (CGS) del Patto di Stabilità e Crescita (PSC), ai sensi degli articoli 5.1 e 9.1 del Regolamento europeo n. 1466/97;

richiamata la necessità di procedere, prima della disattivazione della citata CGS,

a una ambiziosa revisione delle regole di bilancio europee al fine di assicurare margini di azione più ampi alla politica fiscale nella sua funzione di stabilizzazione anticiclica, come peraltro già indicato in diverse risoluzioni del Parlamento italiano che hanno impegnato il Governo a promuovere una revisione del PSC, che tenga conto delle conseguenze della pandemia e delle esigenze di ripresa socio-economica in ciascuno Stato membro, affiancando alle regole di stabilità di bilancio criteri di sostenibilità ambientale e sociale per favorire una crescita duratura, sostenibile e inclusiva;

sottolineata, altresì, l'opportunità di estendere la riflessione sulle regole fiscali alla necessità di individuare strumenti di gestione comune almeno del maggior debito dovuto alla pandemia che ne favoriscano, a livello europeo, il progressivo riassorbimento, al fine di evitare il rischio che il relativo peso, distribuito peraltro in modo diseguale tra gli Stati membri, possa minare la sostenibilità della finanza pubblica dei singoli Paesi, rendere più complessa l'applicazione di regole fiscali comuni, aumentare le divergenze economiche tra i diversi territori o persino compromettere la tenuta stessa del sistema europeo nel suo complesso,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) in considerazione dell'attuale stato di attivazione della clausola di salvaguardia generale (CGS) del Patto di Stabilità e Crescita (PSC) – che consente agli Stati membri di deviare temporaneamente dal percorso di aggiustamento verso l'obiettivo di medio termine ma che non sospende l'applicazione del PSC, né le procedure del semestre europeo in materia di sorveglianza fiscale – valuti la Commissione di merito, tenuto conto degli atti di indirizzo che hanno impegnato l'Esecutivo, l'esigenza di segnalare al Governo di adoperarsi nelle competenti sedi europee, affinché venga promossa una revisione del PSC, che tenga

conto delle conseguenze della pandemia e delle esigenze di ripresa socio-economica in ciascun Stato membro, affiancando alle regole di stabilità di bilancio criteri di sostenibilità ambientale e sociale per favorire una crescita duratura, sostenibile e inclusiva;

b) considerata la mancata presentazione, a corredo del Documento di Economia e Finanza, del Programma Nazionale di Riforma, valuti la Commissione di merito l'opportunità di individuare le moda-

lità con le quali assicurare che il Governo fornisca al Parlamento un quadro organico ed esaustivo delle riforme strutturali che il Paese necessita, non potendo ritenersi sufficiente limitare tale quadro alle sole riforme finanziariamente correlate all'attuazione del PNRR o a questo direttamente connesse in quanto oggetto delle raccomandazioni europee, tra cui, a titolo esemplificativo, la complessiva riforma fiscale o quella inerente all'attuazione dei livelli essenziali delle prestazioni (LEP).

ALLEGATO 2

Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno (Nuovo testo C. 2663 Enrico Borghi e Gariglio).**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea),

esaminato il nuovo testo della proposta di legge C. 2663, recante « Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno »;

ricordato che tale linea ferroviaria – rientrando tra le linee isolate, individuate dall'allegato al decreto ministeriale 347 del 2019, e avente una lunghezza complessiva di 52 chilometri, di cui 32,3 nel territorio italiano – venne realizzata sulla base di una concessione per la costruzione e gestione del tratto italiano rilasciata il 27 maggio 1911 in favore della Società Subalpina di Imprese ferroviarie (SSIF S.p.A.), per il tronco da Domodossola alla frontiera svizzera, e che tale concessione – avente in origine la durata di 70 anni, in seguito più volte prorogata, da ultimo dall'articolo 3, comma 9, della legge n. 194 del 1998 – è in scadenza il prossimo 31 agosto 2021;

ricordato altresì che, al fine di garantire una continuità del servizio sia nel tratto italiano che in quello svizzero, la tratta ferroviaria venne fatta oggetto di una Convenzione internazionale tra l'Italia e la Confederazione Svizzera – stipulata il 12 novembre 1918, ratificata e resa esecutiva nel 2023 e tuttora in vigore, non essendo intervenuta la disdetta delle parti, la cui efficacia decorrerebbe un anno dopo l'esercizio della stessa –, la quale impegnava i Governi dei due Paesi ad assicurare l'esercizio della ferrovia « in base alle concessioni date », facendo espressa menzione dei nomi delle società, svizzera e italiana,

assegnatarie delle concessioni allora in essere;

preso atto che il nuovo testo della proposta di legge consta di un solo articolo, che novella il citato articolo 3, comma 9, della legge n. 194 del 1998, al fine di disporre la proroga di 5 anni, fino al 31 agosto 2026, della durata della concessione ferroviaria della linea Domodossola-Locarno;

ricordato che il testo originario della medesima proposta di legge prevedeva una proroga della durata della concessione di 25 anni, fino al 31 agosto 2046, ridotta a soli 5 anni a seguito di una modifica approvata nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente; tale limitazione della proroga sarebbe stata disposta in ragione della previsione, contenuta nel regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, la quale prescrive che, a decorrere dal 25 dicembre 2023, i contratti di servizio pubblico in ambito ferroviario debbano essere assegnati mediante procedura di gara aperte a tutte le società ferroviarie dell'UE: si è pertanto ritenuto necessario prorogare la concessione del servizio ferroviario Domodossola-Locarno per il tempo necessario all'espletamento delle attività propedeutiche all'espletamento del bando di gara che la cui conclusione non è ritenuta possibile entro la fine del prossimo mese di agosto;

considerato che gli effetti della predetta Convenzione internazionale, sottoscritta dall'Italia con uno Stato terzo anteriormente all'entrata in vigore dei Trattati europei, sono fatti salvi ai sensi dall'articolo 351 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) – ai sensi del

quale le disposizioni dei Trattati non pregiudicano i diritti e gli obblighi derivanti da convenzioni concluse, anteriormente al 1° gennaio 1958 o, per gli Stati aderenti, anteriormente alla data della loro adesione, tra uno o più Stati membri da una parte e uno o più Stati terzi dall'altra – fermo restando l'obbligo, previsto dal medesimo articolo, a ricorrere a ogni mezzo atto a eliminare eventuali incompatibilità, ove sussistano, tra detta Convenzione e il diritto europeo;

tenuto conto, in proposito, che il citato Regolamento (CE) n. 1370/2007, come da ultimo modificato dal Regolamento (CE) n. 2016/2338, prevede – ai sensi del combinato disposto degli articoli 5, paragrafo 6, e 8, paragrafo 2, punto iii) – un regime transitorio generale che consente fino al 24 dicembre 2023 alle autorità competenti, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, di aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram, aventi durata di norma non superiore a 10 anni;

tenuto conto inoltre che il medesimo Regolamento (CE) n. 1370/2007 presenta diverse disposizioni che mantengono, in deroga al principio generale della procedura di gara, la possibilità di un affidamento diretto dei servizi ferroviari anche oltre il termine di scadenza del predetto regime transitorio, alcune delle quali potrebbero essere ritenute applicabili alla fattispecie oggetto della proposta di legge, tra cui, in particolare:

il paragrafo 4 dell'articolo articolo 5, il quale prevede che a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente possa aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico: *a)* il cui valore annuo medio stimato (...) nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, sia inferiore a 7.500.000 euro; oppure *b)* che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio

pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500.000 chilometri l'anno;

il paragrafo 4-*bis* dell'articolo 5, ai sensi del quale, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente può a aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri:

qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, e in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e

qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

il paragrafo 4-*ter* dell'articolo 5, il quale prevede che, sempre se ciò non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente possa decidere di aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri qualora tali contratti riguardino l'esercizio di soli servizi di trasporto ferroviario di passeggeri da parte di un operatore che gestisce simultaneamente tutta o gran parte dell'infrastruttura ferroviaria su cui i servizi sono prestati, qualora tale infrastruttura ferroviaria sia esclusa dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7-*bis*, 7-*ter*, 7-*quater*, 7-*quinqüies*, 8, 13 e del capo IV della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio in conformità dell'articolo 2, paragrafo 3, lettere *a)* o *b)*, di tale direttiva. Si tratta cioè delle reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su infrastrutture ferroviarie e delle reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ferroviari urbani e suburbani;

considerato, inoltre, per quanto concerne la possibile durata della proroga della

concessione in essere, che, seppur le disposizioni europee, nel caso di affidamento diretto, prevedano una durata più breve (10 anni) rispetto all'affidamento dei contratti di servizio ferroviario mediante gara (15 anni, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3 del citato Regolamento (CE) n. 1370/2007, prorogabili al massimo del 50 per cento, ai sensi paragrafo 4 del medesimo articolo, se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa o se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano), tale deroga *in peius* non sembrerebbe applicabile ai servizi ferroviari aggiudicati direttamente ai sensi del citato paragrafo 4 dell'articolo 5 del Regolamento, nell'ambito del quale potrebbe essere annoverata la tratta Domodossola- Locarno;

ritenuto infine, in ogni caso raccomandabile, in linea con le prassi delle nostre relazioni di vicinato transfrontaliero, un coordinamento con la Confederazione Elvetica circa la durata e le modalità di gestione e di affidamento del servizio, anche in vista di investimenti finalizzati a

nuove forniture di treni e alla predisposizione di servizi che dovranno comunque prevedere scelte e standard di qualità comuni,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito se la concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno oggetto della proposta di legge in esame sia inquadrabile in una delle fattispecie riportate in premessa, per le quali la normativa europea mantiene in capo all'Autorità competente la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto ferroviario per una durata, ai sensi del regime transitorio citato in premessa, fino a 10 anni, e, qualora ricorrano i presupposti di talune delle citate fattispecie, anche superiore, ferme restando le pertinenti valutazioni di merito, anche con riguardo ai profili di ordine economico-finanziario.