

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 104/2023: Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici. C. 1436 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	141
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	150
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo AVS</i>)	151
ALLEGATO 3 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo PD-IDP</i>)	155

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti del Gruppo SEA Spa – Aeroporti di Milano e di Sogaer Spa – Aeroporto di Cagliari-Elmas (in videoconferenza), nell’ambito dell’esame in sede referente della proposta di legge recante disposizioni per la sostituzione degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti di interesse nazionale (C. 926 Cantone)	148
--	-----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all’effettività del diritto alla mobilità extraurbana.	
Audizione di rappresentanti di: Caronte & Tourist, Grandi Navi Veloci (in videoconferenza) e Grimaldi Lines (in videoconferenza) (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	148

RISOLUZIONI:

7-00038 Frijia: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.	
7-00144 Ghio: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.	
7-00149 Traversi: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	148

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti dell’Associazione dei porti italiani (Assoporti), nell’ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio e 7-00149 Traversi recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale	149
---	-----

SEDE CONSULTIVA

Martedì 3 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 10.30.

DL 104/2023: Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici.

C. 1436 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Andrea DARA (LEGA), *relatore*, riferendo per le parti di competenza sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 104 del 2023, già approvato la scorsa settimana dal Senato, osserva che il provvedimento è assai ricco e articolato e interessa diversi aspetti di competenza della IX Commissione, dal lato sia dei trasporti sia delle telecomunicazioni.

Posto che la tempistica decisa dalla Conferenza dei presidenti di gruppo è piuttosto ristretta, non si potrà soffermare in dettaglio su tutte le disposizioni e chiede ai colleghi di far riferimento anche, come di consueto, alla documentazione predisposta dagli uffici.

Concernono le competenze della Commissione anzitutto gli articoli da 1 a 3.

L'articolo 1 inerisce al tema del prezzo dei biglietti aerei.

L'esame del Senato ha apportato una modifica radicale del testo originario e contempla, adesso, l'attribuzione di ampi poteri istruttori e sanzionatori all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (c.d. *Antitrust*).

Le tecniche di fissazione del prezzo mediante algoritmi e meccanismi di gestione dei ricavi vengono messe nel mirino e divengono – per espressa previsione legislativa – sintomo di intesa restrittiva o di abuso di posizione dominante in danno non solo della libera concorrenza ma anche dei consumatori.

Il comma 3 dell'articolo 1 precisa, inoltre, che per le rotte insulari e per i casi picco di domanda o di emergenza nazionale è vietata la determinazione automatizzata delle tariffe, attuata attraverso attività di profilazione *web* degli utenti o in base alla tipologia dei dispositivi elettronici con i quali vengano effettuate le prenota-

zioni, che pregiudichino il comportamento dell'utente.

Da questo punto di vista e con specifico riferimento al settore del trasporto aereo di passeggeri, l'articolo 1 si atteggia a riforma di sistema sotto la vigilanza dell'*Antitrust*.

L'articolo 2 impone alle amministrazioni competenti la fissazione di livelli massimi tariffari praticabili da vettori aerei destinatari di oneri di servizio pubblico ove vi sia il rischio di un sensibile rialzo delle tariffe aeree, disponendo altresì che, nei casi di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1008/2008, il livello massimo tariffario sia indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta.

L'articolo 3 reca un consistente intervento sulla disciplina delle licenze per i taxi.

Anzitutto, quanto al numero delle licenze, distingue i comuni in generale e i comuni capoluogo di regione, sede di città metropolitana o di aeroporto.

In generale, è consentito ai comuni rilasciare in via sperimentale una licenza aggiuntiva a carattere temporaneo per l'esercizio del servizio taxi in favore di chi sia già titolare di licenza.

Per i comuni capoluogo di regione, sede di città metropolitana o di aeroporto, invece, è consentito incrementare il numero delle licenze non più del 20 per cento rispetto alle licenze già rilasciate, per fronteggiare lo strutturale incremento della domanda. Per il rilascio delle nuove licenze è previsto un concorso straordinario. Per ottenere la licenza è, comunque, necessario che la vettura utilizzata sia a basso livello di emissioni. Inoltre, è stabilito che le nuove licenze siano soggette a un contributo, determinato sulla base della ricognizione del valore locale di mercato delle licenze in essere.

Per quanti risultino vincitori del concorso per le nuove licenze è, altresì, riconosciuto un incentivo finalizzato all'acquisto di veicoli a basso livello di emissioni; l'incentivo è altresì esteso ad altri destinatari.

Circa la regolazione del traffico dei taxi, viene prevista un'intesa in sede di Confe-

renza unificata finalizzata a prevedere corsie preferenziali nelle aree urbane e aree di sosta con colonnine di ricarica per i taxi elettrici.

Infine, sono apportate modifiche alla legge n. 21 del 1992 (legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea).

Passando alle disposizioni successive, l'articolo 4 istituisce un fondo, con dotazione di 15 milioni di euro per il 2023, a favore dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico e ricettivo che hanno subito danni economici a causa degli eventi eccezionali determinati dai roghi e dagli incendi che, nel periodo tra il 17 luglio 2023 e il 7 agosto 2023, hanno colpito la Sicilia e la Sardegna.

L'articolo 7 integra la disciplina dei poteri speciali del Governo recata dal decreto-legge n. 21 del 2012 per specificare che i poteri inerenti ai settori dell'energia, dei trasporti, delle comunicazioni e agli ulteriori attivi individuati sulla base dei fattori critici elencati dalla disciplina europea, si applicano anche all'interno di un medesimo gruppo quando gli atti, le operazioni e le delibere hanno ad oggetto attivi coperti da diritti di proprietà intellettuale afferenti all'intelligenza artificiale, ai macchinari per la produzione di semiconduttori, alla cybersicurezza, alle tecnologie aerospaziali, di stoccaggio dell'energia, quantistica e nucleare, alle tecnologie di produzione alimentare e riguardano uno o più soggetti esterni all'Unione europea.

L'articolo 12 reca misure relative ai lavoratori dipendenti di Alitalia-Società aerea italiana Spa e di Alitalia Cityliner Spa. Il comma 1 consente la prosecuzione, nel periodo 1° gennaio 2024-31 ottobre 2024, del trattamento straordinario di integrazione salariale; a decorrere dal 1° gennaio 2024, ai sensi del successivo comma 2, l'intervento non è riconosciuto dalla data di eventuale maturazione del primo diritto utile alla pensione di vecchiaia o di anzianità. I commi 3 e 4 stabiliscono, con riferimento all'ipotesi di integrazione salariale straordinaria di cui al comma 1, limiti specifici di importo per il trattamento integrativo che è previsto – in relazione alla suddetta tipologia di intervento e in via

complementare – nell'ordinamento del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Il comma 5 prevede, per il caso di riconoscimento dell'intervento di integrazione salariale straordinaria di cui al comma 1, l'esonero per le due società interessate dal pagamento sia delle quote di accantonamento del trattamento di fine rapporto, spettanti all'INPS e relative alla retribuzione persa a seguito della riduzione oraria o della sospensione dal lavoro, sia del contributo addizionale relativo alla risoluzione (involontaria per il dipendente) di un contratto di lavoro dipendente a tempo indeterminato. Il comma 6 riconosce uno sgravio contributivo in favore dei datori di lavoro privati che, nel periodo 1° gennaio 2024-31 ottobre 2024, assumano, con contratto di lavoro dipendente a tempo indeterminato, i lavoratori delle due suddette società. Tutti i benefici previsti sono subordinati al rispetto di determinati limiti di spesa; i relativi oneri finanziari sono posti a carico del Fondo sociale per occupazione e formazione.

L'articolo 14, a sua volta, introduce disposizioni urgenti per garantire l'operatività della società Stretto di Messina S.p.A., concessionaria dei servizi relativi alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.

Da un lato, sono previste deroghe alla disciplina e ai limiti di determinazione dei compensi dei dirigenti, dei dipendenti e degli amministratori della società, nonché di coloro che siano chiamati a svolgere incarichi nella società pur dopo il collocamento in quiescenza (commi 1, 2 e 3) e, dall'altro, è autorizzata la sottoscrizione di un aumento di capitale da parte del Ministero dell'economia e delle finanze (comma 4).

Infine, è stabilito che la società Stretto di Messina S.p.A. garantisce nel proprio ambito lo svolgimento dei compiti previsti per il responsabile del procedimento dalla normativa applicabile.

L'articolo 15 autorizza il Governo a dettare, con regolamento, una disciplina uniforme in materia di prestazione di servizi di ormeggio, a tal fine modificando *in parte*

qua il regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima) di cui al d.P.R. n. 328 del 1952.

È poi stabilito – a seguito di una modifica inserita in sede di conversione al Senato – che l'aggiornamento annuale dei canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime sia calcolato sulle misure unitarie individuate dal decreto del Ministro della marina mercantile 19 luglio 1989, ovvero sulla componente fissa del canone di cui all'articolo 5 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 dicembre 2022, n. 202.

L'articolo 17 interviene in materia di trasporto pubblico locale.

Al comma 1, lettera *a*), si specifica che nel riparto del 50 per cento della quota del Fondo Nazionale TPL distribuita – ai sensi di legge – tenendo conto dei costi *standard*, si tenga conto dei servizi di TPL complessivamente resi in ciascuna regione, risultanti dai dati dell'Osservatorio nazionale TPL, nonché, in base a modifiche approvate in sede referente al Senato, a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale; limitatamente agli anni 2023 e 2024, al riparto del Fondo TPL si provvede secondo le percentuali utilizzate per l'anno 2020.

La lettera *b*) prevede, inoltre, l'applicazione in via esclusiva della modalità di riparto del Fondo in base ai soli costi *standard*, fino all'emanazione del decreto MIT che definirà gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio di trasporto pubblico locale e regionale.

Il comma 2 consente al Ministro delle infrastrutture e trasporti di nominare come gestori della navigazione dei laghi di Garda, Maggiore e di Como anche soggetti che non siano funzionari dell'amministrazione dello Stato in servizio.

Il comma 3 attribuisce al Commissario straordinario per la linea C della Metropolitana di Roma i compiti relativi alla programmazione, progettazione, affidamento e realizzazione di tutti gli interventi per il completamento delle linee della metropolitana di Roma funzionali alle celebrazioni del Giubileo 2025.

Con una modifica approvata in Senato, per accelerare la realizzazione della Linea C della Metropolitana di Roma, si autorizza il Commissario straordinario ad approvare eventuali accordi transattivi tra Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione e Metro C S.C.p.A.

Con un'altra modifica approvata in sede referente, si prevede infine il rinvio a un decreto del MIT per l'adozione di requisiti tecnici delle protezioni per i veicoli adibiti a servizio di linea utili a garantire la sicurezza e l'isolamento degli operatori di guida e si prevede un'autorizzazione di spesa di 37 milioni di euro per il 2023 per la prosecuzione degli interventi volti all'utilizzo di modalità alternative al trasporto stradale e all'ottimizzazione della catena logistica.

L'articolo 20 esclude il settore dell'autotrasporto merci dall'ambito delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), in quanto già rientrante tra le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dispone, conseguentemente, che il contributo per il funzionamento della predetta Autorità non è dovuto dagli operatori economici operanti nel settore dell'autotrasporto merci.

In chiusura, si sofferma sulle disposizioni che interessano la Rete TIM.

Come è noto, al proposito, era stato emanato il decreto-legge n. 118 di quest'anno. Il suo contenuto è stato interamente riversato nell'articolo 13-*bis* – introdotto con un articolo aggiuntivo in Senato – del decreto-legge in esame.

Esso autorizza una spesa massima di 2.525 milioni di euro per la realizzazione di operazioni inerenti a società di rilievo strategico, come l'acquisizione o la riacquisizione di partecipazioni azionarie, prevedendo altresì una riassegnazione di risorse per far fronte agli oneri previsti. La concreta individuazione delle operazioni di acquisizione azionaria è rimessa a decreti del Presidente del Consiglio dei ministri.

La disposizione si riferisce appunto alla vicenda della c.d. Rete TIM, come ha chiarito il Ministro dell'economia e delle finanze, on. Giancarlo Giorgetti, nella conferenza stampa a Palazzo Chigi il 28 agosto

2023. In effetti, il d.P.C.M. di attuazione dell'art. 13-*bis* in commento è stato emanato il 1° settembre 2023.

In estrema sintesi, esso stabilisce che il MEF è autorizzato a « presentare congiuntamente con KKR e, eventualmente, altri investitori di minoranza un'offerta vincolante idonea a consentire l'acquisizione » da parte del MEF di una quota di « partecipazione di minoranza compresa tra il 15 e il 20 per cento del capitale di NetCo, nel limite massimo » di 2 miliardi e 200 milioni (art. 1). Inoltre, la struttura e le condizioni dell'acquisto delle azioni dovranno assicurare che (art. 3) vi sia un piano industriale che potenzi la rete in fibra ottica; le azioni acquistate dal MEF siano dotate degli stessi diritti delle altre azioni; l'accordo tra gli azionisti preveda modalità di gestione della società idonee a conseguire gli obiettivi del piano industriale; adeguati poteri del MEF di monitoraggio e meccanismi di presidio sulle decisioni rilevanti non solo ai fini dello sviluppo e del potenziamento della costituenda società ma anche in materia di rilevanza strategica e di sicurezza nazionale, anche in caso di mutamento della compagine azionaria; siano definiti i criteri e le modalità con cui il MEF possa anche in futuro acquisire l'intero capitale di Telecom Italia Sparkle S.p.a. (si ricorda che TI Sparkle è la società di comunicazioni che gestisce i cavi sottomarini).

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il Gruppo Alleanza Verdi e Sinistra e il Gruppo del Partito Democratico hanno presentato due proposte alternative di parere (*vedi allegati 2 e 3*).

Antonino IARIA (M5S), osserva che la relazione gli appare interessante in quanto certifica la distanza esistente tra maggioranza e opposizione; intende dunque analizzarla punto per punto per evidenziarne le contraddizioni.

Per quanto riguarda il prezzo dei biglietti aerei, si è partiti da una proposta iniziale volta a mitigare l'algoritmo che produce costi esagerati di tali biglietti, per

giungere invece alla soluzione molto più blanda di dare mandato all'Antitrust di valutare come gestire la situazione. La maggioranza ha esordito con uno slogan per poi scontrarsi con la realtà, secondo quello che a suo avviso è il normale *modus operandi* del Governo.

Sulle licenze per i taxi, dichiara che l'unica riforma intelligente è stata quella del Ministro Toninelli nel Governo Conte I: da quel momento in poi su tale materia non è mai stata svolta un'analisi approfondita, come appunto avviene in questo caso. Il registro elettronico nazionale era la migliore soluzione e definire come soddisfare tutte le regole doveva essere la priorità; al contrario, la maggioranza ha deciso un aumento delle licenze nella misura del 20 per cento, ribaltando però sui comuni l'onere di preparare i bandi e confrontarsi con i tassisti. Si tratta di una soluzione assai debole e sbagliata da un punto di vista concettuale.

Inoltre, quanto al bando che appunto gli enti locali dovranno redigere, esso risulterà assai complesso e su di esso vengono comunque posti vincoli molto precisi in termini di transizione ecologica e costi, prevedendo la redistribuzione delle risorse da esso derivanti tra tutti i tassisti, senza alcuna cognizione della reale complessità del loro mondo. L'argomento è stato trattato con superficialità, giacché bisognava semmai tarare la definizione delle nuove licenze sui bisogni effettivi delle varie città.

Sull'intelligenza artificiale, vengono attribuiti poteri speciali al Governo su un tema tanto importante quanto complesso: soluzione che gli appare insufficiente e volta semmai a bloccare lo sviluppo naturale di tale comparto. Ricorda che il dibattito in merito è ancora del tutto aperto a livello europeo.

Sul ponte sullo Stretto, tutto quello che è stato prodotto è la deroga al tetto degli stipendi per gli amministratori della società Stretto di Messina S.p.A.: naturale conclusione di tutte le assurdità che l'hanno preceduta. Afferma di non essere contrario in sé a tale deroga, ma al fatto che essa venga prevista per un progetto inutile che

non si attuerà mai, ma su cui si continuano a perdere soldi.

Quanto all'articolo 17 sul trasporto pubblico locale, osserva che la nozione di costi *standard* è stata desunta dal trasporto privato per essere poi trasferita alla gestione appunto del trasporto pubblico locale. Però prima ciò avveniva per una quota assai più bassa: prevedere infatti, come si fa nel testo di legge, che i rimborsi siano legati per il 50 per cento ai costi *standard* per il TPL è eccessivo e preoccupante, giacché il TPL non deve fare profitto ma assicurare l'erogazione di un servizio pubblico.

Conclude sulla questione della rete TIM. Come di consueto, sottolinea, si era partiti dalla possibilità di una rete unica nazionale, mentre ora il Governo stende tappeti rossi ai fondi americani che possono acquisire quote importanti di tale rete. Tutto il sovranismo, osserva, finisce con la campagna elettorale; così il Governo ha fatto anche con ITA e la sua vendita a Lufthansa, al solo scopo di fare cassa.

Francesca GHIRRA (AVS) dichiara che, come emerge dalla proposta di parere alternativo presentata, Alleanza Verdi e Sinistra è profondamente contraria alla conversione sia nel metodo che nel merito. Si tratta, afferma, dell'ennesimo decreto-legge privo dei requisiti necessità ed urgenza e assolutamente disomogeneo nei contenuti; a differenza di altre volte, la situazione è peggiorata dall'imminenza della scadenza dei termini di conversione, che costringono la Camera ad un esame in termini assolutamente inadeguati.

Si tratta di un decreto-legge che testimonia il pressapochismo e la schizofrenia del Governo: approvato il 10 agosto, è stato stravolto dallo stesso Governo in sede di discussione al Senato, con una retromarcia sia sugli extraprofiti delle banche che, per la parte di competenza della Commissione, per quanto riguarda il tetto al prezzo dei voli aerei. Ricorda che, nonostante il Ministro Urso la ritenesse una misura indispensabile, essa non ha prodotto alcun risultato concreto.

Sulle licenze dei taxi, non è stato fatto uno sforzo sufficiente per superare le reali criticità: non si fa alcun riferimento al

regolamento sulle piattaforme tecnologiche e quindi non sarà possibile una gestione ottimale del servizio; tutta la responsabilità graverà dunque sugli enti locali e si creano le premesse per lo sfruttamento di tanti lavoratori, stante la deregolamentazione del settore.

Anche su Alitalia l'intervento risulta insufficiente: viene estesa al 31 ottobre 2024 la possibilità della cassa integrazione, defiscalizzando i costi per la stabilizzazione dei dipendenti, ma il Governo ha introdotto una norma interpretativa che di fatto esclude la continuità fra le aziende e depotenzia il diritto alla continuità lavorativa degli ex dipendenti di Alitalia.

Per quanto riguarda l'articolo 13-*bis* introdotto al Senato, condivide quanto dichiarato dal collega Iaria e manifesta preoccupazione per il piano occupazione: col ridimensionamento di TIM si rischia infatti di mettere in discussione oltre 10.000 posti di lavoro.

Quanto al ponte sullo Stretto, ribadisce la contrarietà della sua forza politica a quest'opera, che definisce inutile e dannosa. Ricorda che il Ministro Salvini ha annunciato che nella prossima legge di bilancio essa troverà copertura e si chiede in che modo. Finora è stato solo rimesso in piedi il consiglio di amministrazione, destinando 400 milioni oltre ai 900 milioni già spesi; adesso si prevede di eliminare il tetto agli stipendi per i dirigenti.

Quanto infine all'articolo 17 sul trasporto pubblico locale, esso modifica le modalità di riparto del fondo senza incrementarlo, andando di fatto a penalizzare i territori svantaggiati perché si incentivano le regioni in cui il TPL è già esistente. Conclude che AVS non condivide l'impostazione del provvedimento e preannuncia che voterà contro la proposta di parere favorevole del relatore.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), prima di entrare nel merito del testo, solleva due questioni di rito che intende sottoporre all'attenzione della Commissione. Il decreto-legge è stato emanato il 10 agosto e prevede in modo categorico il divieto di applicazione delle tecniche di fissazione dinamica dei prezzi dei biglietti

aerei, stabilendo una sanzione specifica; poi il Governo ha stravolto questa impostazione, ma la norma in estate era esecutiva e dunque le compagnie che hanno continuato ad utilizzare l'algoritmo devono essere effettivamente sanzionate.

Altra questione è relativa all'articolo 13-bis, nel quale viene riversato il decreto-legge n. 118, varato all'inizio di settembre. Manifesta preoccupazione per la procedura impiegata, che viola in modo patente le prerogative del Parlamento e comprime ulteriormente le modalità del dibattito.

Nel merito, quanto all'articolo 1, esso rinvia ogni determinazione all'Autorità garante della concorrenza e del mercato: scelta che lascia veramente sorpresi, perché l'Antitrust è per sua natura un'autorità indipendente e appare del tutto inopportuno gravarla di iniziative politiche. L'unica parte che gli appare convincente è quella sulla tutela della trasparenza quanto agli incentivi alle compagnie da parte dei gestori degli aeroporti, che viene però contraddetta da alcuni atteggiamenti da parte del presidente della Regione Siciliana, che ha difeso il consiglio di amministrazione della SAC nella gestione degli incendi della scorsa estate, nonostante le sue evidenti responsabilità.

Quanto all'articolo 3 in materia di taxi, la sua parte politica si sarebbe aspettata un altro tipo di misura, che desse seguito alle promesse elettorali del Governo. Invece si tratta di una sorta di scaricabarile sugli enti locali, senza prevedere il rafforzamento del servizio erogato in un settore tanto strategico.

Relativamente ad Alitalia, come già anticipato in numerosi atti di sindacato ispettivo, l'iniziativa in favore dei lavoratori assume i connotati di una mancia, che stride con la previsione nello stesso testo della deroga al tetto di 240.000 euro per i dirigenti della società Stretto di Messina, che certo per ora non svolge un'attività così frenetica.

Sugli stanziamenti per gli incendi, ricorda che in Sicilia e Sardegna da metà luglio al 7 agosto si è trattato di una vera e propria apocalisse. Gli stanziamenti, oltre ad andare a coloro che hanno subito i

danni, dovevano servire a definire un sistema meno farraginoso e più trasparente: la parte che riguarda il risarcimento alle imprese appare, nel testo di legge, incomprendibile e comunque rinvia ad altro provvedimento. Il tema vero era quello di dotare la Regione Siciliana e la regione Sardegna di adeguate attrezzature: non è la prima volta che accadono fatti del genere, vi è una carenza di infrastrutture che va colmata con provvedimenti specifici.

Su TIM, ritiene singolare che la relazione non parta dal testo ma rinvii alle conferenze stampa del Ministro Giorgetti. In realtà il provvedimento impegna le risorse per una quota di minoranza del 20 per cento e non prevede nulla per i livelli occupazionali: ciò non è in linea con quella che è stata la campagna elettorale del governo, incentrata su sovranità e sicurezza dei dati. Ancora, si spendono 2 miliardi e mezzo, che a confronto con quanto destinato ad Alitalia lasciano di stucco.

Relativamente infine al trasporto pubblico locale, manifesta dispiacere per il fatto che sia in corso l'esame di numerose risoluzioni e che nelle more del dibattito parlamentare il Governo intervenga a gamba tesa, senza curarsi dei possibili esiti del dibattito stesso. Per tutte queste ragioni la sua forza politica ha presentato una proposta di parere contrario.

Roberto TRAVERSI (M5S) puntualizza che non si è discusso dell'articolo 18, che fra le altre cose dispone la nomina a commissario della diga foranea di Genova, opera del PNRR, del sindaco Bucci. Nonostante alcune vicende precedenti già discusse in Commissione, il Ministero non è stato in grado di nominare un commissario esterno a Genova.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara conseguentemente precluse le proposte alternative del Gruppo Alleanza Verdi e Sinistra e del Gruppo del Partito Democratico.

La seduta termina alle 11.15.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 3 ottobre 2023.

Audizione di rappresentanti del Gruppo SEA Spa – Aeroporti di Milano e di Sogaer Spa – Aeroporto di Cagliari-Elmas (in videoconferenza), nell’ambito dell’esame in sede referente della proposta di legge recante disposizioni per la sostituzione degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti di interesse nazionale (C. 926 Cantone).

L’audizione informale è stata svolta dalle 11.15 alle 11.40.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 3 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 11.40.

Sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all’effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Audizione di rappresentanti di: Caronte & Tourist, Grandi Navi Veloci (in videoconferenza) e Grimaldi Lines (in videoconferenza).

(Svolgimento e conclusione).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante il resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Vincenzo FRANZA, *amministratore delegato di Caronte & Tourist*, Matteo CATTANI, *amministratore delegato di Grandi Navi Veloci*, e Guido GRIMALDI, *direttore commerciale di Grimaldi Lines*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell’audizione.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, i deputati Eliana LONGI (FDI), Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) e Maria Grazia FRIJIA (FDI).

Vincenzo FRANZA, *amministratore delegato di Caronte & Tourist*, Matteo CATTANI, *amministratore delegato di Grandi Navi Veloci*, e Guido GRIMALDI, *direttore commerciale di Grimaldi Lines*, rispondono ai quesiti posti e rendono ulteriori precisazioni.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Caronte & Tourist, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Lines per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l’audizione.

La seduta termina alle 12.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

RISOLUZIONI

Martedì 3 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 12.30.

7-00038 Frija: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

7-00144 Ghio: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

7-00149 Traversi: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni in oggetto, rinviata nella seduta del 13 settembre 2023.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la

pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Avverte che è stata disposta la discussione congiunta della risoluzione 7-00149 Traversi.

Roberto TRAVERSI (M5S) ringrazia in primo luogo le colleghe che hanno sollevato il tema in Commissione, cosa che considera assai importante. Quello dei porti è considerato un tema di nicchia, osserva, ma nell'ultimo Salone nautico di Genova Unioncamere ha messo in evidenza che la *blue economy* muove da sola 143 miliardi all'anno: cifra che gli appare meritevole della massima considerazione.

Ricorda che nella precedente legislatura si è lavorato molto, ma tutta l'attenzione è stata poi assorbita dall'emergenza COVID. Si sono in ogni modo combattute molte battaglie, presenti oggi nella risoluzione a sua prima firma: il divieto di monopolio nella detenzione delle banchine, il porto come bene pubblico, l'autoproduzione dell'energia. Ricorda inoltre che il Governo Conte II ha voluto un decreto-legge « porti » che ha stanziato 1 miliardo, prima ancora del PNRR.

Vi sono poi gli elementi di debolezza: il Presidente del Consiglio non è aggiornato su questi temi rispetto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, cosa che non avviene in altri Paesi; vi sono poi organi dello Stato che non comunicano, come ART e MIT. Occorrono norme chiare affinché non si crei la situazione nella quale il pubblico mette risorse che vanno ad avvantaggiare solo il privato.

La risposta della sua forza politica in campagna elettorale è stata il « Progetto Mediterraneo », che puntava ad avere un Ministero esclusivamente dedicato. Nella scorsa legislatura vi è stata inoltre una

risoluzione di Fratelli d'Italia, che mirava appunto al medesimo risultato. Il Ministero oggi c'è, ma non pare funzionare al meglio. È stato redatto un Piano del Mare, che però si dimostra a detta degli esperti carente in termini di concretezza.

Venendo nello specifico al contenuto della sua risoluzione, appare evidente che le normative sulla portualità non sono mai state veramente applicate. Non vi è stata una chiara funzione di indirizzo; Assoportì non è riuscita veramente ad incidere sulla situazione. Afferma che si sta ricadendo in una situazione localistica, perché non vi è un autentico progetto nazionale. Su questo rivendica la specificità della propria risoluzione. Gli appare ad esempio poco utile che porti fra loro attigui non collaborino su attività comuni, in quanto ricadenti in differenti Autorità di sistema portuale. Richiamo infine ad un maggiore coraggio, in quanto la portualità è un avo quindi sono un mondo che necessita di una strategia complessiva ed integrata.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.40.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 3 ottobre 2023.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione dei porti italiani (Assoportì), nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio e 7-00149 Traversi recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.40 alle 13.45.

ALLEGATO 1

DL 104/2023: Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici (C. 1436 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in

materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici » (C. 1436 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

DL 104/2023: Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici (C. 1436 Governo, approvato dal Senato).

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO AVS

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato per le parti di competenza il disegno di legge di conversione del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici (A.C. 1436),

premesso che:

il decreto-legge in via di conversione rappresenta un vero e proprio provvedimento *omnibus*, composto da un coacervo di norme con un contenuto disorganico e del tutto eterogeneo;

la gran parte delle disposizioni contenute non hanno carattere di necessità e di urgenza imposto dalla nostra Costituzione per i decreti-legge, e avrebbero dovuto trovare la loro giusta collocazione all'interno di interventi legislativi ordinari. Si passa dai taxi agli extraprofitti, alle produzioni vitivinicole, agli investimenti strategici, da Tim ad Alitalia, per arrivare alle norme sul caro voli, al trasporto pubblico locale, ai pallini da caccia, al taglio degli alberi e al granchio blu;

a ciò si aggiunga che la Commissione referente e le Commissioni in sede consultiva della Camera, per l'ennesima volta, non sono state messe in condizione di poter esaminare il provvedimento, consolidando ancora una volta la prassi che si è andata sempre più consolidando in questo anno di legislatura, una deriva di fatto del nostro ordinamento in senso monocamerale, in aperta violazione della nostra Carta Costituzionale;

con riferimento agli ambiti di competenza della Commissione, l'articolo 1 in-

terviene sui prezzi praticati sui voli nazionali, ed è stato quasi completamente riscritto dal Governo rispetto al testo iniziale;

dopo la marcia indietro sulla tassa agli extraprofitti delle banche, contenuta sempre in questo provvedimento, il governo ha rivisto completamente anche la misura sul tetto massimo ai prezzi dei voli aerei: si sarebbero dovuti individuare i criteri e le modalità per il riconoscimento di un contributo annuale per i costi del biglietto aereo sostenuto dai cittadini residenti e nativi in Sardegna e Sicilia, modulato per categorie di beneficiari, da attivarsi durante un periodo di picco della domanda legata alla stagionalità o in concomitanza di uno stato di emergenza nazionale e definire le risorse annuali disponibili per l'attuazione della disposizione normativa, con oneri a valere sul Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità di cui all'articolo 1, commi 806 e 807, della legge 29 dicembre 2022, n. 197;

si è scelto, invece, di eliminare il tetto ai prezzi (200 per cento del costo medio) e limitare l'utilizzo degli algoritmi affidando poteri all'Antitrust, che verificherà l'eventuale iniquità del prezzo della compagnia aerea, in base ai principi di abuso di posizione dominante e di intesa restrittiva della concorrenza. Si è assistito di fatto a un passo indietro rispetto agli iniziali tetti massimi per le tariffe aeree;

l'iniziale fissazione della soglia massima agli aumenti delle tariffe, e le conseguenti proteste delle compagnie aeree, hanno portato a un dietrofront del Governo e a un conseguente annacquamento delle norme, mostrando pressappochismo e anche una certa improvvisazione. Peraltro l'incontro

con le compagnie aeree è stato organizzato dal Ministro delle imprese e del *made in Italy* al termine dell'estate, quando ormai il rincaro dei voli per coloro che volevano partire per le vacanze era già avvenuto;

la rivisitazione profonda dell'articolo 1 apportata durante l'esame del testo al Senato, altro non è che il risultato delle minacce sul taglio delle rotte e sull'aumento dei prezzi da parte di Ryanair e easyJet, che avevano chiesto di fatto proprio l'eliminazione dal decreto del divieto di « fissazione dinamica delle tariffe in relazione al tempo di prenotazione ». Ora le compagnie aeree tornano a essere libere di modificare il costo dei biglietti, pararendolo in base al numero di tagliandi già prenotati. A modifiche avvenute, il decreto si limita rafforzare i poteri dell'Antitrust;

L'articolo 2 prevede che, nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico, l'amministrazione competente fissa in ogni caso i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre a un sensibile rialzo legato alla stagionalità o a eventi straordinari, nazionali o locali;

L'articolo 3 interviene con misure volte a far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi. Si autorizzano i comuni a rilasciare, in via sperimentale, licenze aggiuntive a carattere temporaneo o stagionale, di durata comunque non superiore a dodici mesi, prorogabili per altri dodici;

in deroga a quanto previsto dalla legislazione vigente – che vieta il cumulo di più licenze in capo al medesimo soggetto – le licenze aggiuntive possono essere rilasciate esclusivamente in favore di soggetti già titolari di licenze per l'esercizio del servizio di taxi, che possono valorizzarle mediante l'affidamento, anche a titolo oneroso, a terzi, purché questi siano in possesso dei requisiti prescritti dalla legge, oppure mediante la gestione in proprio; si introduce inoltre un meccanismo straordinario di incremento delle licenze per il servizio di taxi, autorizzando i comuni capoluogo di regione, i comuni capoluogo

sede di città metropolitana e i comuni sede di aeroporto internazionale a bandire un concorso straordinario per il rilascio, a titolo oneroso, di licenze aggiuntive in misura non superiore al 20 per cento di quelle esistenti, a favore dei soggetti in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 6 della legge n. 21 del 1992. La condizione obbligatoria per il rilascio della licenza è l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni;

peraltro, al citato articolo 3 non si fa alcun riferimento al DPCM di regolazione delle piattaforme tecnologiche delle multinazionali di grandi gruppi economici, né al decreto sul foglio di servizio relativo agli NCC, strumenti essenziali per combattere l'abusivismo e l'uso distorto dei titoli autorizzativi del TPL non di linea, mentre con la definizione del R.E.N. (Registro Elettronico Nazionale) si sbloccherebbero i concorsi per le autorizzazioni degli NCC;

in realtà le norme previste non apportano novità sostanziali in grado di dare soluzione alle croniche criticità che interessano i servizi taxi delle nostre città, ma rischiano di creare una flotta di sfruttati, come anche evidente al comma 10 dell'articolo 3, nel quale vengono soppresse, all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, le lettere *a)* e *c)*, che già permettevano di erogare, da parte dei comuni, autorizzazioni temporanee cd. « acefale », in quanto rimanevano nella disponibilità del Comune che le affidava – previo esame con la categoria in riferimento al numero delle medesime – ai soggetti di cui all'articolo 7 della legge n. 21 del 1992, con preferenza (non esclusività) alle cooperative e ai consorzi dei tassisti che organizzavano il servizio e fornivano i mezzi e gli operatori professionali;

le disposizioni di cui comma 9 del medesimo articolo 3 sulla seconda guida propongono che sulla stessa vettura di una licenza strutturale possano operare diversi soggetti che non hanno titoli autorizzativi personali; anche rispetto a tale ambito, non compare alcun riferimento al DPCM di regolazione delle piattaforme tecnologiche,

alcuna limitazione temporale o numerica, ovvero alcuna necessaria condizione per attivarla: ogni titolare di licenza può, infatti, attivare la seconda guida con il solo obbligo di comunicarlo al Comune, e con il diritto a un secondo turno di servizio di lavoro;

tale previsione non può non rappresentare una deregolamentazione vera e propria che rischia di far saltare ogni tipo di programmazione dell'ente territoriale; si rende necessaria una regolamentazione adeguata sul punto, con il coinvolgimento delle Amministrazioni e dei rappresentanti dei tassisti nelle varie città metropolitane, alla luce delle particolari situazioni dei territori (flussi di lavoro, durata delle turnazioni, etc.);

l'articolo 12, al comma 1, stanziava 51,2 milioni di euro per consentire la prosecuzione del trattamento di integrazione salariale dei dipendenti di Alitalia-Società aerea italiana S.p.a. e di Alitalia Cityliner S.p.a., coinvolti dall'attuazione del programma della procedura di amministrazione straordinaria, anche successivamente alla conclusione dell'attività del commissario, per il periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 ottobre 2024, non ulteriormente prorogabile; ai sensi del comma 6, ai datori di lavoro che assumano, nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 ottobre 2024, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, personale di Alitalia e di Alitalia Cityliner è riconosciuto, per un periodo massimo di 36 mesi, l'esonero totale dal versamento dei contributi previdenziali, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL, nel limite massimo di importo pari a 6.000 euro su base annua, riparametrato e applicato su base mensile, e nei limiti massimi di spesa previsti;

una norma che, comunque, non riesce a colmare le problematiche causate dalla norma interpretativa che, in coerenza con le decisioni della Commissione Europea, mira ad escludere che nel passaggio da Alitalia a ITA vi sia continuità tra le due aziende, intervento inammissibile costituzionalmente e per le norme dei Trattati UE;

l'articolo 13-bis raccoglie il contenuto dell'intero decreto-legge n. 118 del 2023, attraverso il quale si acconsente di destinare parte delle risorse in conto residui di cui all'articolo 27 del decreto-legge n. 34 del 2020 ad operazioni di acquisizione da parte del Ministero dell'economia e delle finanze di partecipazioni azionarie in società operanti in ambiti di rilievo strategico; di fatto si acconsente l'acquisizione o la riacquisizione di partecipazioni azionarie definite con uno o più DPCM, e a tal fine viene autorizzata la spesa nel limite massimo di euro 2.525 milioni di euro per l'anno 2023;

si tratta con tutta evidenza delle risorse necessarie per acquistare azioni della compagnia TIM S.p.a. e per consentire l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nella compagine societaria e partecipare quindi tramite il MEF alla cordata guidata da KKR che entro il 30 settembre dovrebbe presentare a TIM l'offerta per la rete;

al MEF in conseguenza dell'operazione suddetta andrebbe fino al 20 per cento della società della rete fissa NetCo, per un impegno economico massimo di 2,2 miliardi di euro, al fondo Usa KKR andrebbe invece il 65 per cento della società; oltre alla quota del 20 per cento che sarebbe in capo al Ministero dell'Economia e delle Finanze, un altro 15 per cento potrebbe essere suddiviso tra F2i, gestore italiano di fondi infrastrutturali, e Cassa depositi e prestiti: al primo andrebbe il 10 per cento mentre Cdp avrebbe un ulteriore 5 per cento; Cdp, partecipata dal Tesoro all'83 per cento, possiede già oltre al 10 per cento di TIM il 60 per cento del gestore infrastrutturale concorrente, Open Fiber;

la complessa operazione finanziaria condurrà a un ridimensionamento di TIM S.p.a., con lo scorporo di rami di azienda che verrebbero acquisiti da altre società, con importanti conseguenze sul piano occupazionale e le questioni attinenti alle garanzie occupazionali per il personale attualmente in forza alla società TIM avranno un peso rilevante nell'ambito delle trattative;

secondo numerose indiscrezioni di stampa, la società Vivendi punterebbe infatti ad acquisire un massimo di 8.000 dipendenti in ServiceCo e a tal proposito gli analisti di Intermonte fanno notare che il paventato tetto degli 8.000 dipendenti in ServiceCo comporterebbe un radicale riassetto occupazionale, posto che il piano di ristrutturazione di TIM prevede che sulla ServiceCo domestica restino circa 19.000 dipendenti destinati a scendere a circa 17.000 nel 2025-26, quindi più del doppio degli 8.000 chiesti da Vivendi, mettendo a rischio oltre 10.000 posti di lavoro;

l'articolo 14 è finalizzato a garantire l'operatività della società Stretto di Messina S.p.a., concessionaria dei servizi relativi alla realizzazione di un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente, provvedendo, tra l'altro, a eliminare il tetto agli stipendi per i dirigenti. Siamo a un nuovo tassello messo dal Governo che ha

scommesso, ovviamente con soldi pubblici, su un'opera impossibile da realizzare, che, se non fermata sul nascere, farà buttare tanti miliardi e produrrà danni ambientali irreversibili;

l'articolo 17 reca misure urgenti per il settore del trasporto pubblico locale; in particolare, il comma 1, alla lettera *a*), modifica le modalità di riparto del Fondo nazionale per il TPL, prevedendo che la quota del 50 per cento delle risorse sia distribuita tenendo conto non solo dei costi *standard*, ma anche dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti in ciascuna regione risultanti dai dati dell'Osservatorio nazionale TPL, continuando di fatto a penalizzare quei territori in cui il TPL andrebbe potenziato,

esprime

PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 3

DL 104/2023: Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici (C. 1436 Governo, approvato dal Senato).

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO PD-IDP

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 104 del 2023;

preso atto che:

la cifra più evidente del decreto-legge *omnibus* in commento, l'ennesimo sul quale nuovamente si pone la fiducia, è il fallimento e l'ambiguità del Governo, poiché le principali proposte legislative cosiddette di urgenza, proposte ad agosto, sono state emendate dallo stesso Governo in quella che è una vera e propria ritirata;

nell'articolo 1, l'Esecutivo e la sua maggioranza fanno una drastica marcia indietro rispetto al testo originario. Se nel decreto-legge venivano direttamente vietate le tecniche di fissazione dinamica dei prezzi dei biglietti aerei, tali per cui il prezzo determinato con algoritmi era vietato, nel nuovo testo queste tecniche sono un mero sintomo di pratiche restrittive della concorrenza su cui l'Autorità Antitrust è facilitata ad indagare. Ne deriva una chiara disillusione per i passeggeri, specialmente per quelli delle isole maggiori, nei riguardi dei quali il Governo nella scorsa estate ha fatto molta inutile propaganda;

nell'articolo 3, l'Esecutivo e la sua maggioranza cedono a ricatti corporativi, prevedendo blande possibilità di aumento delle licenze per i taxi senza prevedere il necessario rafforzamento a ogni livello della qualità del servizio pubblico anche non di linea attraverso nuovi strumenti normativi che possano consentire alle amministrazioni locali di monitorare i dati reali e programmare il servizio non di linea intervenendo tempestivamente sui picchi di do-

manda e sulle azioni necessarie al potenziamento dell'offerta tenendo conto delle specificità e delle esigenze di ciascuna città. Il Governo invece produce uno scaricabarile senza poteri e risorse adeguate dell'emergenza mobilità e scarica così sugli enti locali anche il peso del confronto con i tassisti, senza offrire nuovi strumenti concreti, in danno degli utenti e del turismo. Il testo del decreto-legge non sembra quindi affrontare correttamente la questione del trasporto pubblico non di linea, con il rischio, emerso nel corso delle audizioni in Senato, di allargare il mercato anche ad operatori non rientranti nella figura tipo del tassista e scaricando così sulla possibile precarizzazione del lavoro di un singolo settore l'incapacità di azione e di programmazione necessaria a offrire una risposta puntuale alle crescenti differenti necessità delle singole realtà territoriali;

nell'articolo 12, viene prorogata la cassa integrazione per i lavoratori ex-Alitalia solo fino a fine 2024. Si tratta di un'elemosina inaccettabile, proprio mentre si consente, all'articolo 14, una deroga al tetto dei 240.000 euro annui ai dirigenti della Società Stretto di Messina, a ulteriore riprova che l'operazione « Ponte sullo Stretto » non ha a che fare con lo sviluppo infrastrutturale del Paese ma molto a che fare con le clientele;

nell'articolo 13-*bis* è trasfuso il contenuto del decreto-legge n. 118 del 2023 sulla rete TIM. A parte l'intrinseca scorrettezza istituzionale del « trasferimento » del contenuto di un decreto-legge nella legge di conversione di un altro decreto-legge (ciò che aggrava l'abuso già eclatante della decretazione d'urgenza da parte di questo Governo), la norma consente al MEF di

comprare una quota di minoranza della rete di accesso delle TLC italiane, mentre quella di maggioranza sarà acquistata da un fondo statunitense. Il tutto avviene in un'ottica soltanto finanziaria, senza alcuna reale progettazione di rilancio industriale e alcuna preoccupazione per i livelli occupazionali. Questa disposizione suscita molte perplessità dato che è stata chiesta la fiducia per 2 miliardi e mezzo per operazioni che non si sa quali saranno. In pratica si impegnano enormi risorse pubbliche per comprare una rete che non sarà una rete complessiva del Paese, non sarà una rete a controllo pubblico, sarà una rete deflazionata, vedrà ancora problemi di sicurezza e ridurrà la concorrenza nel Paese e il valore per l'impresa TIM e anche per i

suoi azionisti. Una strategia del tutto contraria a quella annunciata nella campagna elettorale dall'Esecutivo e dalla sua maggioranza, in cui essi insistevano sulla sovranità e sulla sicurezza dei dati. In pratica si spendono soldi pubblici senza neanche garantire il controllo della rete di accesso delle TLC italiane;

all'articolo 17 si dettano norme sul riparto del Fondo nazionale sul TPL, proprio mentre in Commissione Trasporti si vanno discutendo risoluzioni sull'argomento e comunque senza destinare nuove risorse al settore,

esprime

PARERE CONTRARIO.