

XIX LEGISLATURA

BOLLETTINO DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

COMITATO PER LA LEGISLAZIONE	<i>Pag.</i>	3
GIUNTA DELLE ELEZIONI	»	7
GIUNTA PER LE AUTORIZZAZIONI	»	8
COMMISSIONI RIUNITE (I e V)	»	10
AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI (I)	»	12
GIUSTIZIA (II)	»	17
AFFARI ESTERI E COMUNITARI (III)	»	26
DIFESA (IV)	»	44
BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE (V)	»	47
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)	»	53
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)	»	72
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)	»	124
LAVORO PUBBLICO E PRIVATO (XI)	»	148
AFFARI SOCIALI (XII)	»	154
AGRICOLTURA (XIII)	»	162
POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (XIV)	»	167
COMITATO PARLAMENTARE PER LA SICUREZZA DELLA REPUBBLICA .	»	171

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Azione - Popolari europeisti riformatori - Renew Europe: AZ-PER-RE; Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE - Centro Popolare: NM(N-C-U-I)M-CP; Italia Viva - il Centro - Renew Europe: IV-C-RE; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SUL FEMMINICIDIO, NONCHÉ SU OGNI FORMA DI VIOLENZA DI GENERE	<i>Pag.</i> 172
COMMISSIONE PARLAMENTARE PER IL CONTRASTO DEGLI SVANTAGGI DERIVANTI DALL'INSULARITÀ	» 174
COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLA GESTIONE DEL- L'EMERGENZA SANITARIA CAUSATA DALLA DIFFUSIONE EPIDEMICA DEL VIRUS SARS-CoV-2 E SULLE MISURE ADOTTATE PER PREVENIRE E AFFRONTARE L'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA SARS-CoV-2	» 175
<i>INDICE GENERALE</i>	<i>Pag.</i> 177

COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

S O M M A R I O

ESAME AI SENSI DELL'ARTICOLO 96-BIS, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi (C. 2245 Governo, approvato dal Senato) (Parere alle Commissioni riunite I e V) (*Esame e conclusione – Parere con osservazioni*) 3

ESAME AI SENSI DELL'ARTICOLO 96-BIS, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza della presidente Catia POLIDORI.

La seduta comincia alle 13.30.

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi (C. 2245 Governo, approvato dal Senato)

(Parere alle Commissioni riunite I e V).

(*Esame e conclusione – Parere con osservazioni*).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Valentina BARZOTTI, *relatrice*, dopo aver illustrato sinteticamente i profili di interesse del provvedimento, formula la seguente proposta di parere:

Il Comitato per la legislazione,

esaminato il disegno di legge n. 2245 e rilevato che:

sotto il profilo della specificità, dell'omogeneità e dei limiti di contenuto previsti dalla legislazione vigente:

il provvedimento, composto da 22 articoli, per un totale di 92 commi, consta,

a seguito dell'esame del Senato, di 32 articoli per un totale di 207 commi; esso appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, alla finalità prevalente di intervenire in materia di regolazione sul piano temporale di termini legislativi; in proposito si ricorda che la Corte costituzionale nella sentenza n. 22 del 2012 ha riconosciuto, per i decreti-legge in materia di proroga di termini, una *ratio* unitaria particolare e trasversale ai diversi ambiti materiali, vale a dire quella di « intervenire con urgenza sulla scadenza di termini il cui decorso sarebbe dannoso per interessi ritenuti rilevanti dal Governo e dal Parlamento » e di « incidere in situazioni esistenti – pur attinenti ad oggetti e materie diversi – che richiedono interventi regolatori di natura temporale »; ciò premesso, andrebbe approfondita la riconducibilità all'ambito di intervento richiamato le seguenti disposizioni: l'articolo 4, comma 11-*bis* (che stanziava dei fondi per lo *screening* del tumore al seno); l'articolo 14, comma 3-*bis* (che prevede risorse per i flussi turistici in occasione delle celebrazioni del Giubileo); l'articolo 15, comma 2-*bis* (che reca disposizioni in materia di finanziamento sportivo);

con riferimento al rispetto del requisito dell'immediata applicazione delle misure previste dai decreti-legge, di cui all'articolo 15 comma 3 della legge n. 400

del 1988, si segnala che dei 207 commi, 10 richiedono l'adozione di provvedimenti attuativi; in particolare, è prevista l'adozione di 1 decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, 6 decreti ministeriali e 3 provvedimenti di altra natura; in 1 caso è previsto il coinvolgimento del sistema delle conferenze;

sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordino della legislazione vigente:

undici disposizioni di proroga del provvedimento si riferiscono a norme il cui termine originario risulta scaduto da più di cinque anni; si richiamano, in particolare, l'articolo 2, comma 1, lettera *b*) (in tema di disapplicazione dell'ordinario meccanismo dell'area negoziale per i dirigenti delle Forze di polizia e delle Forze armate); l'articolo 2, comma 6-*bis*, lettera *b*) (in tema di prevenzione degli incendi da parte di talune strutture ricettive); l'articolo 3, comma 6 (recante disposizioni di semplificazione in tema di fatturazione elettronica per gli operatori sanitari); l'articolo 5, comma 4-*ter*, lettere *a*) e *b*) (in materia di norme antincendio edifici scolastici); articolo 7, comma 4-*duodecies* (in tema di trasporti in condizioni di eccezionalità); l'articolo 9, comma 1, lettera *a*) (in materia di collocamento nell'ausiliaria del personale militare); articolo 10, commi 2-*bis* (in tema di patrocinio davanti alle giurisdizioni superiori) e 8 (in materia di comando, distacco o assegnazione ad altre amministrazioni del personale non dirigenziale del Ministero della giustizia); articolo 13, comma 1-*quater* (in tema di disciplina dell'attività di autoriparazione); articolo 17-*bis*, comma 1 (in tema di contributo per la conservazione degli archivi delle imprese radiofoniche private che svolgono attività d'informazione di interesse generale);

dieci disposizioni prorogano regimi e istituti giuridici derogatori originariamente elaborati dal legislatore per la gestione dell'emergenza pandemica da COVID-19; si richiamano, in particolare, l'articolo 1, comma 9 (in tema di responsabilità erariale); l'articolo 2, comma 5, lettera *b*) (in

materia di contributi economici per i familiari del personale di alcuni corpi dello Stato impegnati nel contrasto al COVID-19); l'articolo 3, commi 8 (in tema di sospensione dei provvedimenti di revoca adottati da Banca d'Italia ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 53 del 2015) e 14-*sexies* (in materia di svolgimento delle assemblee di società ed enti); l'articolo 4, commi 2-*bis* (in tema di crediti formativi per la formazione continua in medicina), 7, lettera *d*) (in materia di limitazione della responsabilità penale per omicidio colposo e lesioni colpose commessi nell'esercizio di una professione sanitaria), e 10 (in tema di incarichi provvisori o di sostituzione di medici di medicina generale e di pediatri); l'articolo 7, commi 4-*bis*, 4-*ter* (relativi alla revisione dei veicoli) e 4-*sexies* (in materia di contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo); l'articolo 9, comma 2 (in tema di digitalizzazione dei processi penali militari);

alcune norme intervengono sulla norma novellante anziché sulla novellata; si richiamano, in particolare, l'articolo 1, comma 10-*undecies* (in tema di utilizzo delle quote accantonate e vincolate del risultato di amministrazione per le regioni e le province autonome); l'articolo 4, commi 3-*ter* (in tema di stabilizzazione di personale precario del Servizio sanitario nazionale), 4 (in materia di conferimento di incarichi di lavoro autonomo a laureati in medicina e chirurgia abilitati e iscritti agli ordini professionali, anche se privi della specializzazione) e 7, lettera *a*) (in tema di validità dell'iscrizione all'elenco nazionale dei soggetti idonei alla nomina di direttore generale delle ASL e di altri enti del SSN); l'articolo 7, comma 4-*bis* (in tema di revisione veicoli); in proposito, si ricorda che il paragrafo 3, lettera *c*) della Circolare sulla formulazione tecnica dei testi legislativi del Presidente della Camera del 20 aprile 2001 prescrive che se un atto ha subito modifiche, eventuali novelle sono riferite all'atto modificato e non agli atti modificanti;

l'articolo 2, al comma 4, disponendo la proroga della validità di quattro gradua-

torie di concorsi pubblici per il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, reca un contenuto di carattere sostanzialmente provvedimentale; in proposito, si ricorda che, in materia di « leggi provvedimento », la Corte costituzionale ha segnalato che l'innalzamento a livello legislativo di una disciplina oggetto di un atto amministrativo non risulta di per sé incostituzionale ma deve soggiacere a un rigoroso scrutinio di costituzionalità, sotto i profili della non arbitrarietà e della non irragionevolezza della scelta del legislatore (sentenza n. 116 del 2020);

L'articolo 4, comma 7, lettera c), in materia di accreditamento istituzionale e stipula degli accordi con gli erogatori, proroga al 31 dicembre 2026 il termine entro il quale le regioni e le province autonome provvedono ad adeguare il proprio ordinamento alle disposizioni di cui agli articoli 8-*quater*, comma 7, e 8-*quinquies*, comma 1-*bis*, del decreto legislativo n. 502 del 1992; sul punto, si rammenta che nella stessa materia trattata dalla disposizione in esame è recentemente intervenuta la legge per la concorrenza 2023 (legge 193 del 2024) che, all'articolo 36, ha stabilito la sospensione dell'efficacia delle medesime disposizioni del richiamato decreto legislativo fino agli esiti delle attività del tavolo di lavoro per lo sviluppo e l'applicazione del sistema di accreditamento nazionale; viene specificato, altresì, che la sospensione è destinata a operare, in ogni caso, non oltre il termine del 31 dicembre 2026; ciò premesso, la proroga disposta dalla disposizione in esame potrebbe essere meglio coordinata con la citata sospensione disposta dalla menzionata legge n. 193;

L'articolo 4, al comma 12-*quater*, porta a cinquanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione il termine – comunque di natura ordinatoria – per l'emanazione di un decreto ministeriale volto a definire, nell'ambito delle coordinate tracciate dall'articolo 1, commi 574 e seguenti della legge 30 dicembre 2018, n. 145, i criteri di riparto del cosiddetto « *pay-back* farmaceutico »; poiché tale decreto risulta già essere stato emanato (si

tratterebbe, in particolare, del decreto ministeriale 4 febbraio 2025, del Ministro dell'economia e delle finanze), peraltro in un momento comunque non ricompreso nel nuovo termine individuato, tale norma potrebbe essere oggetto di un ulteriore approfondimento;

L'articolo 10-*bis* prevede che l'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 66 del 2004 deve essere interpretato nel senso che il termine di decadenza ivi previsto si applica alle sole domande di cui all'articolo 3, commi 57 e 57-*bis*, della legge 24 dicembre 2003 n. 350, presentate dai dipendenti pubblici cessati o in quiescenza alla data della sentenza definitiva di proscioglimento o del decreto di archiviazione per infondatezza della notizia di reato; la disposizione risulta dunque funzionale a restringere l'ambito di operatività del menzionato termine di decadenza che, di conseguenza, non trova applicazione per i dipendenti sospesi dal servizio o dalla funzione; in proposito, si ricorda, in materia di norme di interpretazione autentica, la sentenza n. 73 del 2017 della Corte costituzionale, con cui la Corte ha rilevato che la qualifica di norma interpretativa va ascritta solo a quelle disposizioni « che hanno il fine obiettivo di chiarire il senso di norme preesistenti ovvero di escludere o di enucleare uno dei sensi fra quelli ritenuti ragionevolmente riconducibili alla norma interpretata, allo scopo di imporre a chi è tenuto ad applicare la disposizione considerata un determinato significato normativo. Il legislatore, del resto, può adottare norme di interpretazione autentica non soltanto in presenza di incertezze sull'applicazione di una disposizione o di contrasti giurisprudenziali, ma anche quando la scelta imposta dalla legge rientri tra le possibili varianti di senso del testo originario, così rendendo vincolante un significato ascrivibile ad una norma anteriore »; al tempo stesso la sentenza ricorda che al legislatore « non è preclusa la possibilità di emanare norme retroattive sia innovative che di interpretazione autentica. La retroattività deve, tuttavia, trovare adeguata giustificazione sul piano della ragionevolezza attraverso un puntuale bilanciamento tra le ragioni che ne hanno mo-

tivato la previsione e i valori, costituzionalmente tutelati, al contempo potenzialmente lesi dall'efficacia a ritroso della norma adottata »;

L'articolo 14, comma 2, proroga al 31 dicembre 2025 il termine fino a cui i progetti di nuovi impianti fotovoltaici di potenza fino a 1 megawatt ubicati in aree nella disponibilità di strutture turistiche o termali possono essere realizzati previa dichiarazione di inizio lavoro asseverata (DILA); tale disposizione potrebbe essere approfondita alla luce del decreto legislativo 190 del 2024 che, nel riordinare la disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili, non prevede più la DILA di cui, peraltro, ne viene disposta l'abrogazione espressa (si richiamano, in particolare, gli articoli 6 e 13 e l'allegato D, lettera *h*), del richiamato decreto);

L'analisi tecnico-normativa (ATN) e l'analisi di impatto della regolamentazione (AIR) riferite al testo originario, unitamente all'esenzione dall'AIR per le disposizioni di cui agli articoli 10 e 14, comma 2, sono state trasmesse al Senato successivamente all'avvio dell'esame in sede referente del provvedimento dalla Presidenza del Consiglio dei ministri in data 27 gennaio 2025;

formula, per la conformità ai parametri stabiliti dagli articoli 16-bis e 96-bis del Regolamento, le seguenti osservazioni:

sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordino della legislazione vigente:

valutino le Commissioni di merito, per le ragioni esposte in premessa, l'opportunità di approfondire:

le specifiche ragioni alla base delle undici disposizioni di proroga, richiamate in premessa, il cui termine originario è decorso da più di cinque anni;

le specifiche ragioni alla base delle dieci disposizioni, richiamate in premessa,

che prorogano regimi giuridici speciali funzionalmente collegati alla gestione della crisi economico-sanitaria derivante dalla diffusione del COVID-19;

gli articoli 1, comma 10-undecies, 4, commi 3-ter 4 e 7, lettera *a*), e 7, comma 4-bis, alla luce del paragrafo 3, lettera *c*) della Circolare sulla formulazione tecnica dei testi legislativi del Presidente della Camera del 20 aprile 2001;

l'articolo 2, comma 4, alla luce della giurisprudenza costituzionale in materia di leggi provvedimento;

l'articolo 4, comma 7, lettera *c*), atteso che sul medesimo termine è già intervenuta la legge 193 del 2024;

l'articolo 4, comma 12-*quater*, rilevato che il decreto ministeriale per l'emanazione del quale si prevede la proroga risulterebbe già emanato, peraltro in un momento comunque non ricompreso nel nuovo termine individuato;

l'articolo 10-*bis*, alla luce della giurisprudenza costituzionale in materia di norme di interpretazione autentica e norme innovative retroattive;

l'articolo 14, comma 2, alla luce dell'abrogazione della DILA ad opera del decreto legislativo 190 del 2024.

Bruno TABACCI rileva come la proposta di parere contenga alcune significative osservazioni che mettono in risalto i rilevanti profili critici che pregiudicano il corretto svolgimento dei lavori parlamentari nell'ambito dei procedimenti di conversione dei decreti-legge; si tratta infatti di profili che, a suo giudizio, sono talmente gravi da poter costituire oggetto di pronunciamento da parte della Corte costituzionale, eventualmente adita anche su iniziativa di un singolo parlamentare leso nelle proprie prerogative costituzionalmente garantite.

Il Comitato approva la proposta di parere.

La seduta termina alle 13.35.

GIUNTA DELLE ELEZIONI

S O M M A R I O

COMITATO DI VERIFICA PER LA REVISIONE DELLE SCHEDE ELETTORALI RELATIVE ALLA XI CIRCOSCRIZIONE (EMILIA ROMAGNA – COLLEGIO UNINOMINALE 08)	7
--	---

**COMITATO DI VERIFICA PER LA REVISIONE
DELLE SCHEDE ELETTORALI RELATIVE ALLA
XI CIRCOSCRIZIONE (EMILIA ROMAGNA –
COLLEGIO UNINOMINALE 08)**

Martedì 18 febbraio 2025.

Il Comitato si è riunito dalle 9.15 alle
11.15.

GIUNTA PER LE AUTORIZZAZIONI

S O M M A R I O

GIUNTA PLENARIA	8
DELIBERAZIONI IN MATERIA D'INSINDACABILITÀ:	
Richiesta di deliberazione in materia d'insindacabilità nel procedimento penale in corso nei confronti del deputato Giovanni Donzelli, pendente presso il Tribunale di Roma (procedimento n. 54398/2019 RGNR – n. 33867/2019 RG GIP) (Doc. IV-ter, n. 14) (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	8

GIUNTA PLENARIA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Devis DORI.

La seduta comincia alle 9.

DELIBERAZIONI IN MATERIA D'INSINDACABILITÀ

Richiesta di deliberazione in materia d'insindacabilità nel procedimento penale in corso nei confronti del deputato Giovanni Donzelli, pendente presso il Tribunale di Roma (procedimento n. 54398/2019 RGNR – n. 33867/2019 RG GIP) (Doc. IV-ter, n. 14).

(Seguito dell'esame e conclusione).

Devis DORI, *presidente*, ricorda che l'ordine del giorno reca il seguito dell'esame di una richiesta di deliberazione in materia d'insindacabilità proveniente dal Tribunale ordinario di Roma – Ufficio Gip, che scaturisce da un procedimento penale per diffamazione a mezzo stampa in corso nei confronti dell'on. Giovanni Donzelli (procedimento n. 54398/2019 RGNR – n. 33867/2019 RG GIP – Doc. IV-ter, n. 14). Si tratta di una richiesta pervenuta dall'autorità giudiziaria il 17 febbraio 2023, sulla quale ha

affidato l'incarico di relatrice all'on. Forattini.

Al riguardo, ricorda che: 1) nella seduta del 29 gennaio scorso la relatrice ha illustrato la vicenda alla Giunta; 2) nella seduta del 5 febbraio, la Giunta ha ascoltato l'on. Donzelli ai sensi dell'articolo 18 del Regolamento; 3) nella seduta del 12 febbraio la relatrice ha proposto alla Giunta di deliberare che le opinioni espresse dall'on. Donzelli costituiscano espressione della funzione parlamentare e siano pertanto insindacabili ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione.

La Giunta è quindi chiamata oggi a votare la proposta della relatrice.

Antonella FORATTINI (PD-IDP), *relatrice*, risultando lineare la vicenda – come emerge anche dalla relazione resa nella seduta del 12 febbraio scorso – ribadisce la sua proposta nel senso dell'insindacabilità delle opinioni espresse dall'on. Donzelli.

Devis DORI, *presidente*, chiede quindi se vi sono interventi per dichiarazioni di voto.

Enrica ALIFANO (M5S) considera la relazione esaustiva e preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo alla proposta dell'on. Forattini. A suo avviso, infatti: 1) dal

punto di vista formale sussiste il requisito della corrispondenza di contenuto tra le dichiarazioni rese dall'on. Donzelli *extra moenia* e gli atti di sindacato ispettivo dallo stesso presentati; 2) dal punto di vista sostanziale, invece, assumono rilievo sia l'ordinanza con cui l'AGCOM ha sanzionato per pubblicità ingannevole la *GM Comunicazione S.r.l.* (società responsabile del servizio di *media* audiovisivo nazionale « *Life120* ») che i provvedimenti assunti dall'Ordine dei Giornalisti nei confronti del signor Panzironi.

Pietro PITTALIS (FI-PPE) nel ringraziare l'on. Forattini per l'accuratezza della relazione esprime, a nome del Gruppo *Forza Italia*, il voto favorevole alla proposta di insindacabilità.

Paolo PULCIANI (FDI) nel ringraziare l'on. Forattini anticipa che il Gruppo *Fratelli d'Italia* aderirà alla proposta della relatrice.

Laura CAVANDOLI (LEGA) preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo alla proposta formulata dalla relatrice. Ritiene, infatti, che le dichiarazioni rese dall'on. Donzelli debbano essere considerate insindacabili non solo in quanto nella vicenda in

esame risultano sussistenti i requisiti temporali e contenutistici tradizionalmente richiesti dalla Corte costituzionale ai fini dell'operatività della prerogativa di cui all'articolo 68, primo comma, della Costituzione, ma anche in ragione dell'indirizzo di apertura fatto proprio dalla Consulta nelle recenti sentenze n.n. 104 e 194 del 2024.

Devis DORI, *presidente*, pone in votazione la proposta della relatrice secondo la quale le dichiarazioni dell'on. Donzelli, oggetto del procedimento penale presso il Tribunale di Roma-Ufficio Gip, costituiscono opinioni espresse nell'esercizio della funzione parlamentare ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione.

La Giunta approva la proposta di insindacabilità della relatrice e dà mandato alla medesima di predisporre la relazione per l'Assemblea in tal senso.

Devis DORI, *presidente*, nel prendere atto dell'unanimità della deliberazione assunta, preannuncia che la prossima settimana convocherà l'ufficio di presidenza per la programmazione dei lavori della Giunta.

La seduta termina alle 9.20.

COMMISSIONI RIUNITE

I (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni) e V (Bilancio, tesoro e programmazione)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (*Seguito dell'esame e conclusione*) 10

SEDE REFERENTE

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente della I Commissione, Nazario PAGANO. — Intervengono la sottosegretaria di Stato per l'economia e le finanze, Lucia Albano, e la sottosegretaria di Stato per i rapporti con il Parlamento, Giuseppina Castiello.

La seduta comincia alle 14.35.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito dell'esame e conclusione).

Le Commissioni proseguono l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 17 febbraio 2024.

Nazario PAGANO, *presidente*, avverte che sono pervenuti i pareri delle Commissioni II, III, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII e XIV, nonché del Comitato per la legislazione, mentre la Commissione parlamentare per le questioni regionali ha comunicato per le vie brevi che non esprimerà il parere di rispettiva competenza.

Dà quindi conto delle sostituzioni.

Simona BONAFÈ (PD-IDP) fa presente di essere già intervenuta nella seduta di ieri per esprimere la contrarietà del suo gruppo, soprattutto con riguardo al metodo, dal momento che la ristrettezza dei tempi imposti non ha consentito di esaminare in maniera adeguata un provvedimento complesso. Intende comunque lasciare agli atti il voto contrario del Partito democratico al conferimento del mandato ai relatori, riservandosi di entrare nel merito delle ragioni di tale contrarietà in Assemblea, durante la discussione sulle linee generali e, considerata la prevista posizione della questione di fiducia, in sede di dichiarazione di voto.

Marco GRIMALDI (AVS) rileva in primo luogo come la ristrettezza dei tempi di esame alla Camera sia stata determinata per la gran parte dalla discussione tenutasi al Senato, in un braccio di ferro interno alla maggioranza, sull'ennesima rottamazione delle cartelle esattoriali. Fa presente come l'elemento di maggiore preoccupazione sia rappresentato dal mancato recupero dei crediti fiscali, fattore centrale per il nostro bilancio, come risulta anche dalle parole del nuovo direttore dell'Agenzia delle entrate. Evidenzia tra l'altro che si tratta di circa 30 miliardi di euro, per la metà ritenuti non esigibili, aggiungendo che nel 69 per cento dei casi il credito residuo

riguarda importi superiori ai 50 mila euro. Si rammarica quindi del fatto che l'argomento non abbia potuto essere oggetto di discussione, analogamente a quanto accaduto per tanti altri temi tra i quali la mancata stabilizzazione dei lavoratori precari che nelle prefetture e nelle questure coadiuvano la polizia nella gestione delle pratiche di concessione dei permessi di soggiorno, rilevando come tale incombenza rappresenti un dovere per lo Stato ed un diritto per i richiedenti. Richiamando infine la decisione di non partecipare alla sceneggiata rappresentata dall'esame del provvedimento, di cui sono note le ragioni, preannuncia il voto contrario del suo gruppo.

Le Commissioni deliberano di conferire ai relatori, onorevole Sbardella per la I Commissione, e onorevole Giorgianni per la V Commissione, il mandato a riferire favorevolmente all'Assemblea sul provvedimento in esame. Deliberano altresì di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Nazario PAGANO, *presidente*, avverte che le Presidenze si riservano di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei gruppi.

La seduta termina alle 14.40.

I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)

S O M M A R I O

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI:

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. Nuovo testo C. 153 e abb.-A (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	12
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	15

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Luca SBARDELLA.

La seduta comincia alle 12.25.

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche.

Nuovo testo C. 153 e abb.-A.

(Parere alla XI Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Luca SBARDELLA, *presidente*, in sostituzione del relatore, onorevole Ziello, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, ricorda che il Comitato permanente per i pareri della I Commissione si è già espresso – approvando, nella seduta del 24 gennaio 2024, un parere favorevole – sul testo precedentemente licenziato dalla Commissione di merito e successivamente rinviato in Commissione, segnala che il nuovo testo, elaborato da un Comitato ristretto e

adottato dalla Commissione di merito a seguito del rinvio in Commissione, si compone, all'esito dell'esame in sede referente, di quattro articoli.

L'articolo 1, comma 1, riconosce ai lavoratori pubblici e privati affetti da malattie oncologiche o da malattie invalidanti o croniche, anche rare, che comportano un grado di invalidità pari o superiore al 74 per cento, il diritto di richiedere un periodo di congedo, continuativo o frazionato, non superiore a 24 mesi. La disposizione specifica che durante il congedo il lavoratore ha diritto alla conservazione del posto di lavoro, non ha diritto alla retribuzione e non può svolgere alcun tipo di attività lavorativa. Il congedo è compatibile con la concorrente fruizione di altri benefici, economici o giuridici e la sua fruizione decorre dall'esaurimento degli altri periodi di assenza giustificata, a qualunque titolo riconosciuti al dipendente. Il congedo in esame non è computato nell'anzianità di servizio né ai fini previdenziali. Il lavoratore può comunque riscattare il periodo di congedo mediante versamento dei relativi contributi, secondo quanto previsto per la prosecuzione volontaria a normativa vigente. Sono fatte salve le norme di maggiore favore eventualmente previste dalla

contrattazione collettiva o dalla disciplina applicabile al rapporto di lavoro.

Ai sensi del comma 2, le suddette malattie sono certificate dal medico di medicina generale o dal medico specialista operante in struttura pubblica o privata accreditata che ha in cura il lavoratore attraverso le procedure del Sistema Tessera Sanitaria relative al certificato elettronico di malattia, di cui al decreto del Ministro della salute del 26 febbraio 2010.

Secondo quanto previsto dal comma 3, con riferimento al lavoro autonomo, il medesimo articolo 1 prevede che, al ricorrere delle suddette malattie, la sospensione dell'esecuzione della prestazione dell'attività svolta in via continuativa per il committente da parte del lavoratore autonomo si applichi per un periodo non superiore a 300 giorni per anno solare, in luogo dei 150 giorni previsti in via generale dalla normativa vigente.

Il comma 4 – modificato nel corso dell'esame in sede referente – dispone poi che, decorso il periodo di congedo di cui al comma 1, i lavoratori dipendenti hanno diritto ad accedere prioritariamente, ove la prestazione lavorativa lo consenta, alla modalità di (priorità nel lavoro agile) lavoro agile.

L'articolo 2, al comma 1 – modificato nel corso dell'esame in sede referente –, prevede per i medesimi soggetti, previa prescrizione del proprio medico di medicina generale o medico specialista operante in struttura pubblica o privata accreditata, il diritto di fruire di ulteriori 10 ore annue di permesso retribuito per visite, esami strumentali, analisi chimico-cliniche e microbiologiche e cure mediche frequenti, oltre a quanto previsto dalla normativa vigente e dai contratti collettivi nazionali di lavoro.

Il comma 2 dispone che, per la fruizione delle ore di permesso aggiuntive, nel settore privato il datore di lavoro chiede il rimborso degli oneri a suo carico all'ente previdenziale, mentre nel settore pubblico le amministrazioni provvedono alla sostituzione del personale per il quale sarà prevista la sostituzione obbligatoria dai prov-

vedimenti attuativi, nel rispetto della contrattazione collettiva nazionale.

Il comma 3 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 2, valutati in 33 milioni di euro annui a decorrere dal 2025.

L'articolo 3, al comma 1, istituisce un Fondo, con una dotazione di 2 milioni di euro annui a decorrere dal 2025, per il conferimento di premi di laurea intitolati alla memoria di pazienti affetti da malattie oncologiche.

Ai sensi del comma 2, la definizione dei requisiti necessari per il conferimento dei suddetti premi, nonché dei parametri per l'individuazione degli studenti meritevoli e delle modalità di istituzione ed erogazione dei premi stessi da parte delle università, è demandata ad apposito decreto del Ministro dell'università e della ricerca, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve essere adottato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della proposta di legge de qua.

Il comma 3 reca infine la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 3.

L'articolo 3-bis – introdotto nel corso dell'esame in sede referente – reca la clausola di salvaguardia, per cui le disposizioni del provvedimento sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

Passando ai profili di competenza della I Commissione, per quanto riguarda il rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, rileva che le disposizioni recate dal nuovo testo sono essenzialmente riconducibili alla materia dell'«ordinamento civile», oggetto di competenza esclusiva statale, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione, in quanto intervengono sulla regolazione del rapporto di lavoro, sui diritti e obblighi che insorgono tra lavoratore e datore di lavoro nell'ambito del rapporto

giuridico costituitosi con la sottoscrizione del contratto di lavoro.

Osserva come la riconducibilità delle norme che intervengono sulla disciplina del rapporto di lavoro alla materia di competenza esclusiva statale sia acclarata anche dalla giurisprudenza costituzionale in materia (si vedano, a tal proposito, le sentenze n. 359 del 2003 e n. 50 del 2005). In particolare, rileva che secondo la Corte costituzionale, rientrano nell'ambito della materia « ordinamento civile », le norme che « attengono alla disciplina sostanziale del rapporto di lavoro » (sentenza n. 50 del 2005). Sempre secondo il giudice delle leggi, « la posizione sociale del lavoratore, per quanto concerne gli aspetti normativi, retributivi e previdenziali, riferibile agli articoli 4, 36, 37 e 38 della Costituzione, dovrebbe ritenersi rientrante nella competenza legislativa esclusiva dello Stato di cui all'articolo 117, secondo comma, della Costituzione, sotto il profilo dell'ordinamento civile (lettera l)), della determinazione dei

livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale (lettera m)), o della previdenza sociale (lettera o)) ».

Osserva infine come, premessa la prevalente riconducibilità delle disposizioni del provvedimento alla materia « ordinamento civile » di competenza esclusiva statale, possano dirsi investite altresì le materie « determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali » e « previdenza sociale », anch'esse oggetto di competenza esclusiva statale, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere m) e o), della Costituzione.

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

Il Comitato approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 12.30.

ALLEGATO

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. Nuovo testo C. 153 e abb.-A.

PARERE APPROVATO

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il nuovo testo della proposta di legge C. 153-202-844-1104-1128-1395-A, adottato come testo base dalla Commissione di merito, recante « Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche »;

rilevato che:

il Comitato si è già espresso, con un parere favorevole, reso nella seduta del 24 gennaio 2024, su un testo precedentemente licenziato dalla Commissione di merito e successivamente rinviato in Commissione;

il nuovo testo del provvedimento, modificato nel corso dell'esame in sede referente, si compone di quattro articoli;

l'articolo 1 riconosce e disciplina il diritto dei lavoratori dipendenti, pubblici e privati, affetti da particolari gravi malattie, di richiedere un periodo di congedo, continuativo o frazionato, non superiore a 24 mesi (comma 1); prevede che la certificazione medica di tali malattie avvenga attraverso le procedure del Sistema Tessera Sanitaria relative al certificato elettronico di malattia (comma 2); estende il periodo di sospensione dell'esecuzione della prestazione dell'attività svolta in via continuativa dal lavoratore autonomo, al ricorrere di tali malattie (comma 3); riconosce il diritto all'accesso prioritario alle modalità di lavoro agile ai lavoratori dipendenti che versino nelle situazioni di cui al comma 1 (comma 4);

l'articolo 2 riconosce ai medesimi lavoratori il diritto di fruire, previa prescrizione medica, di ulteriori dieci ore annue di permesso retribuito per visite, esami e cure mediche, recando altresì la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione dello stesso articolo;

l'articolo 3 istituisce un Fondo per il conferimento di premi di laurea intitolati alla memoria di pazienti affetti da malattie oncologiche, demandando ad apposito decreto del Ministro dell'università e della ricerca, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la determinazione dei criteri per il suddetto conferimento e recando la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione dello stesso articolo;

l'articolo 3-bis, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, reca la clausola di salvaguardia, ai sensi della quale le disposizioni del provvedimento sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

ritenuto che:

per quanto attiene al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite:

le disposizioni del nuovo testo sono prevalentemente riconducibili alla materia « ordinamento civile », di competenza legislativa esclusiva statale, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione, in quanto intervengono sulla

regolazione del rapporto di lavoro, sui diritti e obblighi che insorgono tra lavoratore e datore di lavoro nell'ambito del rapporto giuridico costituitosi con la sottoscrizione del contratto di lavoro;

premessa la prevalente riconducibilità delle disposizioni del provvedimento alla materia di competenza esclusiva statale dell'« ordinamento civile », possono dirsi investite altresì le materie inerenti la

« determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali » e la « previdenza sociale », anch'esse oggetto di competenza esclusiva statale, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere *m)* e *o)*, della Costituzione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

II COMMISSIONE PERMANENTE

(Giustizia)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	17
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	23
Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. Nuovo testo C. 153 e abb.-A (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	21
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	25
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	22

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Ciro MASCHIO. — Interviene il sottosegretario di Stato per la giustizia Andrea Ostellari.

La seduta comincia alle 12.35.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Ciro MASCHIO *presidente e relatore*, ricorda che l'avvio dell'esame del provvedimento in Assemblea figura a partire da oggi alle ore 15. Pertanto le Commissioni di merito hanno chiesto di rendere il parere entro la seduta odierna.

In qualità di relatore, considerata la natura eterogenea degli interventi oggetto del decreto-legge in esame, rinvia alla documentazione predisposta dagli Uffici per l'illustrazione del contenuto del provvedimento, soffermandosi, nella presente relazione sulle disposizioni di stretta attinenza della Commissione Giustizia.

L'articolo 1, comma 3, proroga di un anno, quindi fino al 31 dicembre 2025 il termine finale di applicazione della norma transitoria che esclude l'applicazione delle sanzioni civili e degli interessi di mora per i casi di mancato versamento delle contribuzioni di previdenza e di assistenza sociale obbligatoria da parte delle pubbliche amministrazioni inerenti ai dipendenti pubblici e ai soggetti titolari di rapporti di collaborazione coordinata e continuativa con la pubblica amministrazione.

Il comma 4 proroga di un anno, quindi fino al 31 dicembre 2025 il termine della norma transitoria che consente all'Avvocatura dello Stato di avvalersi di personale non dirigenziale in posizione di comando senza dover ricevere il nulla osta dell'Am-

ministrazione di appartenenza ed in deroga all'attuale limite del 25 per cento.

Il comma 9 proroga di quattro mesi – dal 31 dicembre 2024 al 30 aprile 2025 – l'applicabilità della disposizione del decreto-legge n. 76 del 2020 che limita la responsabilità erariale di gestori di risorse pubbliche (amministratori, dipendenti pubblici e privati) per i danni cagionati alle sole condotte attive poste in essere con dolo. Ne consegue che, in questi casi, è esclusa la responsabilità per colpa grave, mentre per i danni cagionati da omissione o inerzia, il soggetto agente continua a risponderne sia a titolo di dolo, sia di colpa grave. Si rammenta che è all'esame delle Commissioni riunite I Affari costituzionali e II Giustizia l'esame delle proposte di legge C. 1621 Foti e dell'abbinata C. 340 Candiani, che recano rilevanti modifiche alle disposizioni vigenti in materia di funzioni di controllo e consultive della Corte dei conti, nonché in materia di responsabilità amministrativa.

L'articolo 3, comma 4, lettera a), proroga di un anno, quindi fino al 31 dicembre 2025 il termine della norma transitoria che prevede la disapplicazione della riduzione dei canoni di locazione per i contratti di locazione passiva stipulati dalle amministrazioni pubbliche centrali, dalle Autorità indipendenti e dagli enti nazionali di previdenza e assistenza.

Il comma 9, proroga di tre mesi, fino al 31 marzo 2025 la disciplina che autorizza gli enti del servizio sanitario della regione Calabria a deliberare i bilanci aziendali pregressi, ove non ancora adottati, entro il 31 dicembre 2024, precisando che nell'esercizio delle predette attività – ai fini della configurabilità di eventuali profili di responsabilità sul piano amministrativo e contabile – rilevano le sole condotte poste in essere con dolo.

Il comma 14-ter, recante norme in materia di rendicontazione di sostenibilità, stabilisce che per quanto attiene alle sanzioni, limitatamente alle violazioni in materia di dichiarazioni non finanziarie concernenti gli esercizi iniziati in data anteriore al 1° gennaio 2024, continua ad applicarsi l'articolo 8 del decreto legislativo

30 dicembre 2016, n. 254, ancorché tale decreto sia stato abrogato con l'entrata in vigore del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125.

Il comma 14-sexies proroga di un ulteriore anno, quindi fino al 31 dicembre 2025, l'applicabilità delle norme sullo svolgimento delle assemblee ordinarie di società ed enti, che consentono un ampio ricorso ai mezzi di telecomunicazione per il loro svolgimento, anche in deroga alle disposizioni statutarie.

L'articolo 4, comma 7, lettera d), modificata al Senato, proroga di un anno, l'applicazione della disciplina transitoria che prevede che gli esercenti una professione sanitaria siano chiamati a rispondere solo per colpa grave dei reati di omicidio colposo e lesioni personali colpose commessi fino al 31 dicembre 2025, ove abbiano operato in una situazione di grave carenza di personale sanitario. La relazione illustrativa chiarisce che è in corso il lavoro per una modifica del codice penale avviato dalla Commissione per lo studio e l'approfondimento delle problematiche relative alla colpa professionale medica, istituita presso il Ministero della Giustizia (cosiddetta « Commissione d'Ippolito »).

L'articolo 7, comma 4, proroga di un anno, al 1° dicembre 2025 il termine entro cui il Ministro della Giustizia, di concerto con il MEF e il MIT deve adottare il decreto ministeriale relativo all'aggiornamento biennale – in base all'andamento inflattivo del biennio 2024-2025 – degli importi delle sanzioni amministrative previste dal Codice della strada, da applicare a decorrere dal primo giorno dell'anno successivo.

L'articolo 9, comma 2, proroga di un ulteriore anno, al 31 dicembre 2025 le disposizioni relative al deposito mediante invio da posta elettronica certificata di atti, documenti e istanze nell'ambito dei procedimenti penali militari.

L'articolo 10 proroga alcuni termini in materie di competenza del Ministero della giustizia.

Il comma 1 riduce la durata del tirocinio previsto per i magistrati ordinari da 18 a 12 mesi anche con riferimento a coloro che risultano idonei nei concorsi banditi

fino al 31 dicembre 2024. Il comma 2 reca la relativa copertura finanziaria.

Il comma 2-*bis* differisce di un ulteriore anno, fino al 2 febbraio 2026, la disciplina transitoria che consente l'iscrizione all'albo per il patrocinio davanti alle giurisdizioni superiori sulla base delle norme previgenti alla riforma forense (legge n. 247 del 2012).

Il comma 2-*ter* differisce di un ulteriore anno l'entrata in vigore della nuova disciplina dell'esame di Stato per l'abilitazione all'esercizio della professione di avvocato. Le nuove modalità di svolgimento delle prove, stabilite dall'articolo 49 della citata riforma forense, entreranno quindi in vigore a partire dalla sessione d'esame 2026 anziché dalla sessione 2025.

Il comma 3 differisce ulteriormente fino al 31 dicembre 2025 l'applicazione della disciplina in materia di mobilità volontaria per il personale del Ministero della giustizia.

Il comma 4 proroga di un ulteriore anno, fino al 31 dicembre 2025 il temporaneo ripristino delle sezioni distaccate di tribunale di Ischia (nel circondario del tribunale di Napoli), Lipari (nel circondario del tribunale di Barcellona Pozzo di Gotto) e Portoferraio (nel circondario del tribunale di Livorno). Al riguardo, in risposta ad un atto di sindacato ispettivo in Commissione, il rappresentante del Governo ha assicurato che « si procederà al consolidamento di alcune situazioni già note al Parlamento – i tribunali abruzzesi e le isole – in quanto oggetto di ripetute proroghe legislative, che saranno definitivamente ripristinate ».

Il comma 5, inoltre, reca una disposizione di coordinamento volta a prorogare di un ulteriore anno, fino al 31 dicembre 2025, limitatamente alle predette sezioni distaccate, il termine di entrata in vigore della Tabella A del regio decreto n. 12 del 1941 – sostituita dalla tabella di cui all'allegato II del citato decreto legislativo n. 14/2014 – concernente l'organizzazione degli uffici giudiziari sul territorio nazionale.

Il comma 6 reca la copertura finanziaria dei relativi oneri.

Il comma 7 proroga al 31 dicembre 2025 (la disposizione novellata prevedeva il

termine, riferito all'iscrizione dei procedimenti penali, del 28 febbraio 2025) il termine a partire dal quale le operazioni di intercettazione nei procedimenti penali dovranno essere effettuate mediante le cosiddette infrastrutture digitali interdistrettuali per le intercettazioni.

Il comma 8 proroga di un ulteriore anno, fino al 31 dicembre 2025 il divieto di comando, distacco o assegnazione ad altre amministrazioni, salvo che vi sia il nulla osta dell'amministrazione stessa per il personale non dirigenziale dell'amministrazione della giustizia.

Il comma 8-*bis*, ricollegandosi al comma 2-*ter*, differendo di un ulteriore anno, fino al 2 febbraio 2026, l'entrata in vigore della disciplina transitoria per l'esame di Stato per l'iscrizione all'albo degli avvocati, previsto dalla riforma forense del 2012. Inoltre elimina il requisito del conseguimento di un punteggio complessivo a 105 per il superamento della prova orale prevista per tale esame.

Il comma 8-*ter* disciplina l'ambito di applicazione della disciplina sul ricollocamento dei magistrati collocati fuori ruolo per l'assunzione di incarichi politico-amministrativi apicali a livello nazionale o regionale e incarichi di governo non elettivi, nonché per i magistrati che abbiano svolto incarichi di governo non elettivi. Mentre la norma attuale stabilisce per tutti che la suddetta disciplina non si applica agli incarichi assunti dopo il 21 giugno 2022 (data di entrata in vigore della legge n. 71 del 2022), la novella in commento prevede invece – ma solo per chi assume incarichi politico-amministrativi apicali nelle amministrazioni titolari di interventi PNRR – che la medesima disciplina sul ricollocamento non si applichi agli incarichi assunti fino al 31 agosto 2026.

Il comma 8-*quater* reca una norma di coordinamento.

Il comma 8-*quinqüies* stabilisce che il commissario incaricato di provvedere alla formazione degli albi dei pedagogisti e degli educatori professionali socio-pedagogici, entro 90 giorni dalla pubblicazione dell'elenco degli aventi diritto, in possesso dei relativi titoli di studio e che hanno presen-

tato domanda di iscrizione entro il 31 marzo 2025 (e dunque non più entro 90 giorni dall'8 maggio 2024), indice l'elezione dei presidenti degli albi e provvede agli altri adempimenti necessari per l'istituzione degli ordini regionali e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

Il comma 8-*sexies* prevede che, fino all'adozione del decreto del Ministro della giustizia chiamato a istituire l'Ordine delle professioni pedagogiche ed educative, i pedagogisti, gli educatori professionali socio-pedagogici e gli educatori dei servizi educativi per l'infanzia che hanno presentato domanda di iscrizione ai relativi albi possono comunque esercitare la rispettiva attività professionale disciplinata dalla vigente legislazione.

L'articolo 18 proroga alcuni termini in materie di competenza del sistema di informazione per la sicurezza.

In particolare, il comma 1 proroga dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025 i termini di efficacia di alcune disposizioni previste, in via transitoria, dal decreto-legge n. 7 del 2015 in materia di garanzie funzionali e di tutela, anche processuale, del personale e delle strutture dei servizi di informazione per la sicurezza (AISI, AISE e DIS). Pertanto, fino a tale data il personale dei servizi può, previa autorizzazione, porre in essere condotte previste dalla legge come reato anche in relazione ad una specifica serie di delitti con finalità di terrorismo.

Inoltre, fino alla medesima data al personale delle Forze armate adibito alla tutela delle strutture e del personale dei servizi di informazione per la sicurezza può essere attribuita – con le modalità previste dall'articolo 23, comma 2, della legge 124/2007 – la qualifica di ufficiale o di agente di pubblica sicurezza con funzioni di polizia di prevenzione.

Ancora, le identità di copertura degli addetti dei servizi di sicurezza possono essere utilizzate negli atti dei procedimenti penali previa comunicazione, con modalità riservate, all'autorità giudiziaria procedente contestualmente all'opposizione della causa di giustificazione; l'autorità giudiziaria – su richiesta dei vertici del Diparti-

mento delle informazioni per la sicurezza (DIS), dell'Agenzia informazioni e sicurezza interna (AISI) e dell'Agenzia informazioni e sicurezza esterna (AISE) – autorizza gli addetti dei servizi di informazione per la sicurezza a deporre nel processo penale con identità di copertura ove sia necessario mantenere celate le loro vere generalità nell'interesse della sicurezza dello Stato o per tutelarne l'incolumità.

Si segnala che il disegno di legge, di iniziativa governativa, recante disposizioni in materia di sicurezza pubblica, di tutela del personale in servizio, nonché di vittime dell'usura e di ordinamento penitenziario introduce a regime le disposizioni del presente articolo (articolo 31, comma 1, lettera b) e comma 2). Il disegno di legge è stato approvato dalla Camera ed è attualmente in corso l'esame in sede referente presso il Senato (A.C. 1660 – A.S. 1236).

Il comma 2 proroga dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025 il termine entro il quale il Presidente del Consiglio può delegare i direttori delle Agenzie d'informazione per la sicurezza interna e esterna (AISI e AISE) o altro personale delegato a svolgere colloqui investigativi con i detenuti ai fini di prevenzione di delitti con finalità terroristica di matrice internazionale. Tale facoltà è stata introdotta, in via transitoria (inizialmente fino al 31 gennaio 2016), dall'articolo 6 del decreto-legge n. 7 del 2015.

L'articolo 21 prevede l'abrogazione di disposizioni connesse a termini legislativi in scadenza.

In particolare, i commi 4 e 5 abrogano la disciplina che comminava una sanzione amministrativa pecuniaria per le violazioni degli obblighi di vaccinazione contro il COVID-19 (posti in via transitoria e già non più vigenti) e dispongono l'estinzione dei relativi procedimenti sanzionatori e l'annullamento delle sanzioni già irrogate. L'intervento normativo in esame specifica che restano acquisite al bilancio dello Stato le somme già versate, in ragione delle sanzioni pecuniarie, alla data di entrata in vigore del presente decreto (28 dicembre 2024).

Il comma 5-*octies*, interviene sull'articolo 4 del decreto-legge n. 19 del 2020,

recante il quadro sanzionatorio per la violazione delle misure di contenimento del contagio, abrogando la previsione della sanzione amministrativa accessoria della chiusura dell'esercizio o dell'attività da 5 a 30 giorni per le violazioni delle citate misure che riguardano specifiche attività ricreative, commerciali o professionali, nonché la disposizione che prevedeva che, all'atto dell'accertamento di tali violazioni, l'organo accertatore potesse disporre subito – in via cautelare, e per un periodo non superiore a 5 giorni – la chiusura provvisoria dell'attività o dell'esercizio, ove fosse necessario per impedire la prosecuzione o la reiterazione della violazione.

Il comma 5-*novies* modifica l'articolo 2 del decreto-legge n. 33 del 2020, che contiene una disciplina sanzionatoria destinata a trovare applicazione nei casi di inosservanza delle misure di contenimento previste dal medesimo decreto-legge, nonché dai decreti e dalle ordinanze emanati dalla sua attuazione, abrogando, in particolare, la previsione relativa all'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della chiusura dell'esercizio o dell'attività da 5 a 30 giorni nei casi in cui la violazione sia commessa nell'esercizio di un'attività di impresa.

Il comma 5-*decies* incide sui procedimenti amministrativi non ancora conclusi limitatamente ai profili inerenti all'irrogazione delle sanzioni amministrative, anche accessorie, dei decreti richiamati dai due commi precedenti. Prevede, inoltre, che nei giudizi pendenti si intende cessata la materia del contendere relativamente alle domande aventi ad oggetto le sanzioni amministrative accessorie e, se l'impugnazione ha ad oggetto le sole sanzioni amministrative accessorie, il giudizio è estinto e le spese sono compensate.

Ciò premesso, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Andrea OSTELLARI dichiara di condividere la proposta di parere del presidente e relatore.

Federico GIANASSI (PD-IDP) dichiara il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere.

Valentina D'ORSO (M5S) dichiara il voto contrario del Movimento 5 Stelle sulla proposta di parere.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del presidente e relatore.

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche.

Nuovo testo C. 153 e abb.-A.

(Parere alla XI Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Daniela DONDI (FDI), *relatrice*, ricorda che il testo in esame, trasmesso dalla Commissione XI, è stato esaminato da quest'ultima a seguito del rinvio in Commissione deliberato dall'Assemblea nella seduta del 7 febbraio 2024 del testo unificato C. 153-202-844-1104-1128-1395-A.

A seguito del rinvio, nel corso dell'esame presso la Commissione di merito è stato nominato un Comitato ristretto, il quale il 22 gennaio 2025 ha presentato un nuovo testo, che è stato adottato come testo base. Successivamente, la Commissione ha approvato alcune proposte emendative, da ultimo, nella seduta del 13 febbraio scorso.

In considerazione dei limitati profili di interesse per la Commissione, si procederà ad un'illustrazione succinta dei 4 articoli di cui è composto il testo.

L'articolo 1 riconosce in favore dei lavoratori pubblici e privati affetti da malattie oncologiche o invalidanti o croniche, anche rare, che comportano un grado di invalidità pari o superiore al 74 per cento, il diritto di richiedere un periodo di congedo, continuativo o frazionato, non superiore a ventiquattro mesi durante il quale il dipendente conserva il posto di lavoro, non

ha diritto alla retribuzione e non può svolgere alcun tipo di attività lavorativa. Al termine del periodo di congedo, il lavoratore dipendente, per lo svolgimento della propria attività lavorativa, ha diritto ad accedere prioritariamente, ove la prestazione lavorativa lo consenta, alla modalità di lavoro agile.

L'articolo 2 stabilisce che i medesimi lavoratori di cui all'articolo 1, previa prescrizione del proprio medico di medicina generale o medico specialista operante in struttura pubblica o privata accreditata, possono fruire di ulteriori 10 ore annue di permesso retribuito per visite, esami strumentali, analisi chimico-cliniche e microbiologiche nonché cure mediche frequenti, oltre a quanto previsto dalla normativa vigente e dai contratti collettivi nazionali di lavoro. Nel caso di paziente minore di età, le ore di permesso sono attribuite al genitore che lo accompagna.

Inoltre, il comma 3 dell'articolo in esame prevede la clausola di copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'applicazione di tale misura, pari a 33 milioni annui a decorrere dall'anno 2025.

L'articolo 3 istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'università e della ricerca, un Fondo con una dotazione di 2 milioni di euro annui a decorrere dal 2025 per l'istituzione e il conferimento di premi di laurea intitolati alla memoria di pazienti che sono stati affetti da malattie oncologiche, in favore di studenti meritevoli laureati in medicina e chirurgia, scienze biologiche, biotecnologie, farmacia, chimica e tecnologie farmaceutiche.

Infine, l'articolo 3-bis, reca la clausola di salvaguardia relativa alla compatibilità della presente disciplina con gli Statuti e le rispettive norme di attuazione delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

Ciò premesso, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento (*vedi allegato 2*).

Debora SERRACCHIANI (PD-IDP), dichiarando il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere avanzata dalla relatrice, esprime apprezzamento per il proficuo lavoro svolto dalla Commissione di merito, volto a colmare una lacuna normativa risalente nel tempo, evidenziata anche dalla cronaca. Si riferisca ai casi di lavoratori che, in spirito di solidarietà con un collega malato, donano le proprie ferie non godute al collega malato.

Rileva, infatti, come la disciplina attualmente vigente attribuisca al datore di lavoro, una volta superato il periodo di comporta di 180 giorni, la facoltà di procedere al licenziamento – senza motivazioni ulteriori – del lavoratore che abbia necessità di prolungare la propria assenza oltre tale periodo per sottoporsi alle terapie oncologiche.

Sottolinea come l'impegno profuso in maniera condivisa da tutti i gruppi in Commissione lavoro abbia consentito l'individuazione dei fondi necessari per garantire l'accesso a permessi di lavoro per visite, esami strumentali e cure mediche, senza dover necessariamente ricorrere alle ferie e ai riposi « solidali », ceduti a titolo gratuito dai propri colleghi.

Valentina D'ORSO (M5S) dichiara il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere formulata dalla relatrice.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

La seduta termina alle 12.40.

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

Martedì 18 febbraio 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.40 alle 12.50.

ALLEGATO 1

**DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.****PARERE APPROVATO**

La II Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il provvedimento in titolo;

premessi che:

l'articolo 1, comma 3, proroga di un anno, quindi fino al 31 dicembre 2025 il termine finale di applicazione della norma transitoria che esclude l'applicazione delle sanzioni civili e degli interessi di mora per i casi di mancato versamento delle contribuzioni di previdenza e di assistenza sociale obbligatoria da parte delle pubbliche amministrazioni;

l'articolo 1, comma 4 proroga di un anno, quindi fino al 31 dicembre 2025 il termine della norma transitoria che consente all'Avvocatura dello Stato di avvalersi di personale non dirigenziale in posizione di comando senza dover ricevere il nulla osta;

l'articolo 1 comma 9 proroga di quattro mesi – dal 31 dicembre 2024 al 30 aprile 2025 – l'applicabilità della disposizione del decreto-legge n. 76 del 2020 che limita la responsabilità erariale di gestori di risorse pubbliche per i danni cagionati alle sole condotte attive poste in essere con dolo;

l'articolo 3, comma 4, lettera a), proroga di un anno, quindi fino al 31 dicembre 2025 il termine della norma transitoria che prevede la disapplicazione della riduzione dei canoni di locazione per i contratti di locazione passiva stipulati dalle amministrazioni pubbliche;

l'articolo 3, comma 9, proroga di tre mesi, fino al 31 marzo 2025 la disciplina che autorizza gli enti del servizio sanitario della regione Calabria a deliberare i bilanci

aziendali pregressi, ove non ancora adottati, entro il 31 dicembre 2024, precisando che nell'esercizio delle predette attività – ai fini della configurabilità di eventuali profili di responsabilità sul piano amministrativo e contabile – rilevano le sole condotte poste in essere con dolo;

l'articolo 3, comma 14-ter, proroga l'applicabilità dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 alle ipotesi di sanzioni in materia di rendicontazione di sostenibilità riguardanti le dichiarazioni non finanziarie concernenti gli esercizi iniziati in data anteriore al 1° gennaio 2024;

l'articolo 3, comma 14-sexies proroga di un ulteriore anno, quindi fino al 31 dicembre 2025, l'applicabilità delle norme sullo svolgimento delle assemblee ordinarie di società ed enti, che consentono un ampio ricorso ai mezzi di telecomunicazione per il loro svolgimento, anche in deroga alle disposizioni statutarie;

l'articolo 4, comma 7, lettera d), modificata al Senato, proroga di un anno, l'applicazione della disciplina transitoria che prevede che gli esercenti una professione sanitaria siano chiamati a rispondere solo per colpa grave dei reati di omicidio colposo e lesioni personali colpose commessi fino al 31 dicembre 2025, ove abbiano operato in una situazione di grave carenza di personale sanitario;

l'articolo 7, comma 4, proroga di un anno, al 1° dicembre 2025 il termine di adozione del decreto ministeriale relativo all'aggiornamento biennale delle sanzioni amministrative previste dal Codice della strada;

l'articolo 9, comma 2, proroga di un ulteriore anno, al 31 dicembre 2025 le

disposizioni relative al deposito mediante invio da posta elettronica certificata di atti, documenti e istanze nell'ambito dei procedimenti penali militari;

l'articolo 10 proroga alcuni termini in materie di competenza del Ministero della giustizia con riguardo:

a) alla durata del tirocinio per i magistrati ordinari;

b) alla disciplina transitoria che consente l'iscrizione all'albo per il tirocinio davanti alle giurisdizioni superiori all'entrata in vigore della nuova disciplina dell'esame di Stato per l'abilitazione all'esercizio della professione di avvocato;

c) alla proroga della disciplina in materia di mobilità volontaria;

d) al temporaneo ripristino delle sezioni distaccate di tribunale di Ischia, Lipari e Portoferraio;

e) alla data a partire dalla quale le operazioni di intercettazione nei procedimenti penali dovranno essere effettuate mediante le cosiddette infrastrutture digitali interdistrettuali per le intercettazioni;

f) al divieto di comando, distacco o assegnazione ad altre amministrazioni per il personale non dirigenziale dell'amministrazione della giustizia;

g) al requisito del punteggio minimo da conseguire per il superamento della prova orale dell'esame di stato per avvocato;

h) al ricollocamento dei magistrati collocati fuori ruolo per l'assunzione di incarichi politico-amministrativi apicali;

i) alla formazione degli albi dei pedagogisti e degli educatori professionali socio-pedagogici;

l'articolo 18 proroga al 31 dicembre 2025 alcuni termini in materie di competenza del sistema di informazione per la sicurezza in materia di garanzie funzionali e di tutela, anche processuale, del personale e delle strutture dei servizi di informazione per la sicurezza (AISI, AISE e DIS). Pertanto, fino a tale data il personale dei servizi può, previa autorizzazione:

a) porre in essere condotte previste dalla legge come reato anche in relazione ad una specifica serie di delitti con finalità di terrorismo;

b) ricevere – con le modalità previste dall'articolo 23, comma 2, della legge 124/2007 – la qualifica di ufficiale o di agente di pubblica sicurezza con funzioni di polizia di prevenzione;

c) utilizzare negli atti dei procedimenti penali previa comunicazione, con modalità riservate, all'autorità giudiziaria procedente contestualmente all'opposizione della causa di giustificazione le identità di copertura;

d) svolgere colloqui investigativi con i detenuti ai fini di prevenzione di delitti con finalità terroristica di matrice internazionale;

l'articolo 21 prevede l'abrogazione di disposizioni connesse a termini legislativi in scadenza con riguardo alle sanzioni erogate per le violazioni degli obblighi di vaccinazione contro il COVID-19 e alle violazioni delle misure di contenimento del contagio,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. Nuovo testo C. 153 e abb.-A.

PARERE APPROVATO

La II Commissione,

esaminato il nuovo testo della proposta di legge C. 153 e abb. recante disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche, come risultante dall'esame degli emendamenti presso la Commissione di merito;

condivisa la finalità del provvedimento di favorire e tutelare la conserva-

zione del posto di lavoro, nonché il riconoscimento di un periodo di congedo e di permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche;

preso atto che non vi sono disposizioni di specifico interesse in relazione ai profili di competenza della Commissione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

III COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari esteri e comunitari)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	26
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	34

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche nella regione dell'Artico (<i>Deliberazione</i>) ...	28
ALLEGATO 2 (<i>Programma dell'indagine conoscitiva</i>)	35

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2024-2026. Atto n. 245 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	29
ALLEGATO 3 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo PD-IDP</i>)	37
ALLEGATO 4 (<i>Parere approvato</i>)	41

SEDE REFERENTE:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024. C. 2101 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	30
--	----

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni in materia di economia dello spazio. C. 2026 Governo (Parere alla X Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	31
---	----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	33
---	----

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza della vicepresidente Lia QUARTAPELLE PROCOPIO.

La seduta comincia alle 8.45.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Emanuele LOPERFIDO (FDI), *relatore*, in premessa, fa presente che la sua illustrazione si limiterà alle disposizioni di competenza della Commissione, rinviando alla documentazione predisposta dagli uffici della Camera per ogni ulteriore approfondimento.

In primo luogo, richiama l'articolo 1, comma 10, che proroga fino al 30 giugno 2025 l'attività del Commissario straordinario per il G7, al fine di consentire il completamento delle attività di collaudo, rendicontazione e chiusura della contabilità; la disposizione precisa che la prosecuzione dell'attività avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica: al riguardo, segnala che il decreto-legge n. 5 del 2024 ha autorizzato per l'anno 2024 la spesa di 18 milioni e 50 mila euro per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e manutentivi e per il compenso del Commissario straordinario, provvedendo alla copertura di tali oneri.

Pur non essendo materia di competenza della nostra Commissione, menziona brevemente anche l'articolo 2 prevede, comma 2, che dispone la possibilità di rinnovare (a richiesta) fino al 4 marzo 2026 i permessi di soggiorno in scadenza al 31 dicembre 2024, rilasciati agli sfollati dall'Ucraina; al comma 3 si precisa che in occasione di tale rinnovo essi possano essere convertiti in permessi per lavoro, per l'attività effettivamente svolta.

Rileva che ulteriori disposizioni relative alle persone provenienti dall'Ucraina sono dettate dall'articolo 20 del decreto-legge in esame, che consente la prosecuzione fino al 31 dicembre 2025 delle misure di accoglienza e assistenza nei confronti dei profughi dall'Ucraina titolari del regime di protezione temporanea, prorogato in sede di Unione europea fino al 4 marzo 2026, nonché a consolidare nelle forme ordinarie le relative misure, cessato lo stato di emergenza, riconducendole in capo alle amministrazioni ordinariamente competenti.

In particolare si prevede: la prosecuzione fino al 31 dicembre 2025 dei progetti di accoglienza nell'ambito del sistema di accoglienza e integrazione (SAI) in scadenza al 31 dicembre 2024; la cor-

risposizione di un contributo *una tantum* – pari a 300 euro mensili *pro capite* – per chi dichiara di non aver bisogno della prosecuzione dell'assistenza pubblica; anticipazioni per gli enti titolari di convenzioni per l'assistenza diffusa, disponibili alla proroga; la cessazione del contributo di sostentamento per i titolari di permessi per protezione temporanea rilasciati dopo il 1° febbraio; la prosecuzione, in via transitoria ed eccezionale, a cura delle prefetture, delle residue forme di accoglienza eventualmente ancora assicurate dalle strutture territoriali di protezione civile; il trasferimento delle risorse alle amministrazioni competenti per le misure di assistenza.

Restando in tema delle misure di sostegno ai rifugiati ucraini, segnala, infine, che il comma 2 dell'articolo 4 proroga al 31 dicembre 2027 la possibilità dell'esercizio temporaneo sul territorio nazionale delle qualifiche professionali sanitarie e della qualifica di operatore socio-sanitario da parte dei professionisti cittadini ucraini, residenti in Ucraina prima del 24 febbraio 2022, derogando alle previsioni della normativa vigente in materia di esercizio delle professioni sanitarie.

Proseguendo nell'illustrazione, evidenzia che l'articolo 8 prevede, al comma 1, un finanziamento aggiuntivo, per il 2025, di 2,34 milioni di euro relativo a misure per la sicurezza degli uffici e del personale all'estero.

Nello specifico, la disposizione in esame integra l'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14, che ha già stanziato 2 milioni di euro per il 2022, altrettanti per il 2023 e 2,2 milioni di euro per il 2024 per l'invio di militari dell'Arma dei Carabinieri a tutela degli uffici e del personale MAECI all'estero.

Ricorda che tali fondi hanno consentito l'istituzione di 24 posizioni aggiuntive – destinate alle sedi maggiormente esposte a seguito dell'aggressione russa all'Ucraina – nel contingente dell'Arma dei Carabinieri da inviare con compiti di protezione e scorta presso le Rappresentanze diplomatiche e gli uffici consolari.

Fa presente che alla copertura dei relativi oneri si provvede utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024.

Osserva che il comma 1-*bis*, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, prevede, anche per il 2025, alla riassegnazione al bilancio del MAECI dei fondi destinati (fino al 2020) al sostegno delle forze armate e di sicurezza afgane, non più impiegati dopo il ritiro del contingente internazionale e in corso di restituzione. Sottolinea che la necessità della proroga è motivata dal fatto che il completo versamento dei fondi all'entrata non è stato ancora ultimato, da cui il posticipo dell'esercizio per consentire la totale restituzione degli importi non più utilizzati. Tali risorse sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per l'incremento delle dotazioni finanziarie delle rappresentanze diplomatiche e degli uffici consolari di prima categoria, nonché per il finanziamento di interventi di aiuto e di assistenza, anche umanitaria, in aree di crisi.

Infine, rileva che l'articolo 18, comma 2, proroga dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025 il termine entro il quale il Presidente del Consiglio può delegare i direttori delle Agenzie d'informazione per la sicurezza interna e esterna (AISI e AISE) o altro personale delegato a svolgere colloqui investigativi con i detenuti ai fini di prevenzione del terrorismo internazionale.

Fa presente che l'autorizzazione a tali colloqui investigativi è rilasciata dal Procuratore generale presso la Corte d'appello di Roma, in presenza di specifici e concreti elementi informativi che rendano assolutamente indispensabile l'attività di prevenzione. Devono essere informati dello svolgimento dei colloqui anche il Procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo e, a conclusione delle operazioni, il

Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica.

Alla luce delle considerazioni svolte, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 8.55.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza della vicepresidente Lia QUARTAPELLE PROCOPIO.

La seduta comincia alle 9.

Indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche nella regione dell'Artico.

(Deliberazione).

Lia QUARTAPELLE PROCOPIO, *presidente*, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, essendo pervenuta l'intesa in tal senso da parte del Presidente della Camera, propone che la Commissione deliberi lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche nella regione dell'Artico, conformemente alla valutazione unanime dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi della Commissione, espressa nella riunione del 5 febbraio 2025.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione delibera, all'unanimità, lo svolgimento dell'indagine conoscitiva in titolo, secondo il programma allegato (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 9.05.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Giulio TREMONTI. — Interviene il sottosegretario di Stato per gli affari

esteri e la cooperazione internazionale, Giorgio Silli.

La seduta comincia alle 14.10.

Schema di documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2024-2026.

Atto n. 245.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di documento all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 4 febbraio scorso.

Giulio TREMONTI, *presidente*, dà conto delle sostituzioni. Ricorda che il termine per l'espressione del parere era fissato a lunedì 17 gennaio 2025. Avverte, altresì, che il Gruppo PD-IDP ha presentato di una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 3*). Invita, quindi, la relatrice, deputata Deborah Bergamini, presentare ed illustrare la proposta di parere.

Deborah BERGAMINI (FI-PPE), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 4*), precisando di aver recepito alcune osservazioni avanzate dalla collega Onori.

Laura BOLDRINI (PD-IDP), in premessa, prende atto che la proposta di parere della relatrice recepisce, nelle osservazioni, alcuni rilievi critici sollevati dal proprio Gruppo nel corso dell'esame del provvedimento; a suo avviso, tali osservazioni dovrebbero costituire un monito per il Governo sulle lacune presenti nel documento di programmazione.

Passa poi ad illustrare la proposta alternativa di parere depositata dal proprio Gruppo, ricordando che il documento triennale rappresenta il testo di riferimento fondamentale di tutto il sistema italiano di cooperazione allo sviluppo. Pertanto, stigmatizza il ritardo di oltre quattordici mesi con il quale l'atto è stato sottoposto al Parlamento ed evidenzia che, come emerso

dalle audizioni svolte, i ritardi nella stesura del testo sono dovuti, in parte, alla struttura di *governance* del Piano Mattei, che ha creato sovrapposizioni inutili e controproducenti. Inoltre, stigmatizza l'assenza di tabelle riepilogative che diano conto delle risorse stanziata ed effettivamente erogate: peraltro, dalle audizioni del Viceministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delegato alla cooperazione allo sviluppo, del Direttore Generale del MAECI per la cooperazione allo sviluppo e del Direttore dell'Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo (AICS) è emerso che il 24 per cento delle risorse disponibili non è stato neanche impegnato.

Evidenzia, altresì, che, come riportato dall'AIDOS – Associazione italiana donne per lo sviluppo – l'Italia per il 2023 e 2024 ha speso 18 milioni di euro in meno rispetto al 2022 per i finanziamenti a sostegno della salute e dei diritti sessuali e riproduttivi a livello globale, inficiando il rispetto degli impegni assunti nell'ambito dell'Agenda 2030. Inoltre, i progetti a Gaza e in Cisgiordania dell'Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo e delle ong italiane che operano in Palestina e in Israele risultano tuttora congelati e non ci sono risposte concrete sulla loro riattivazione.

Ricorda, quindi, che la legge di bilancio 2025 prevede una decurtazione per la cooperazione allo sviluppo, nell'ordine di 32,2 milioni per l'anno 2025 e di 34,6 milioni per ciascuno degli anni 2026 e 2027: si tratta di una scelta incompatibile con la strategia del Governo in carica, che ha sempre sostenuto la necessità di combattere le cause profonde dei flussi migratori promuovendo lo sviluppo nei Paesi di origine. Analogamente, la stessa legge di bilancio prevede una riduzione di circa 15,8 milioni per il 2025 degli stanziamenti per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese e promozione del *made in Italy*.

Ribadendo che la propria parte politica condivide la priorità annessa allo sviluppo dei Paesi dell'Africa, denuncia la mancanza di concretezza dell'Esecutivo, confermata dalle persistenti carenze nell'organico delle Ambasciate italiane e degli uffici AICS presenti nel continente africano. Peraltro, giu-

dica incomprensibile la scelta di incrementare il numero dei Paesi prioritari – da ventuno a trentotto – riducendo, contestualmente, le risorse stanziare.

Preannuncia, infine, il voto contrario del Partito Democratico sulla proposta di parere della relatrice.

Federica ONORI (AZ-PER-RE) ringrazia la collega Deborah Bergamini per aver recepito alcuni rilievi, a suo avviso assai rilevanti, relativi a: il monitoraggio dell'implementazione del triplo nesso « sviluppo, aiuto umanitario e pace »; un chiaro riferimento all'Agenda « Donne, Pace e Sicurezza » quale strumento essenziale per una pace duratura e inclusiva; la promozione dei principi di *do-no-harm* e di *conflict-sensitive approach*, garantendo il coinvolgimento delle popolazioni locali nella ricerca di soluzioni sostenibili; la valorizzazione del ruolo del settore privato; il riconoscimento del potenziale dell'Italia come interlocutore privilegiato nei processi di pacificazione nel Sahel, nei Balcani occidentali e nel Caucaso.

Pur concordando con talune criticità evidenziate dalla collega Boldrini, sulle quali si riserva di presentare un apposito atto di indirizzo, preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo sulla proposta di parere della relatrice.

Giulio TREMONTI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, avverte che, in caso di approvazione della proposta di parere della relatrice, risulterà preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal gruppo del Partito Democratico.

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

La seduta termina alle 14.40.

SEDE REFERENTE

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Giulio TREMONTI. — Interviene il sottosegretario di Stato per gli affari

esteri e la cooperazione internazionale, Giorgio Silli.

La seduta comincia alle 14.40.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024.

C. 2101 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 13 novembre 2024.

Giulio TREMONTI, *presidente*, dà conto delle sostituzioni. Avverte che sul provvedimento si sono espresse favorevolmente le Commissioni Affari costituzionali, Bilancio, Finanze, Trasporti, Attività produttive e Politiche dell'Unione europea.

La Commissione delibera di conferire al relatore il mandato a riferire favorevolmente all'Assemblea sul provvedimento in esame. Delibera altresì di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Giulio TREMONTI, *presidente*, avverte che la presidenza si riserva di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei Gruppi.

La seduta termina alle 14.45.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Giulio TREMONTI. — Interviene il sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale, Giorgio Silli.

La seduta comincia alle 14.45.**Disposizioni in materia di economia dello spazio.****C. 2026 Governo.**

(Parere alla X Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Dimitri COIN (LEGA), *relatore*, in premessa, rileva che la normativa proposta muove dalla presa d'atto del nuovo contesto che, a livello globale, caratterizza lo svolgimento delle attività spaziali: si tratta di un contesto in cui, da un lato, le autorità governative operano sempre più di frequente attraverso la creazione e lo sviluppo di forme di collaborazione e interazione con attori privati e, dall'altro, i privati investono allo scopo di condurre attività spaziali indipendentemente dai Governi.

Obiettivo del provvedimento, dunque, è colmare il vuoto normativo nazionale in materia di attività spaziali, promuovendo la crescita dell'industria spaziale italiana e l'innovazione tecnologica, oltre a rafforzare la cooperazione internazionale.

Rileva che il disegno di legge si compone di 31 articoli, divisi in 5 Titoli: il Titolo I (articoli 1-2) detta le disposizioni generali; il Titolo II (articoli 3-14) detta le disposizioni in materia di esercizio delle attività spaziali da parte di operatori spaziali; il Titolo III (articoli 15-17) è dedicato all'immatricolazione degli oggetti spaziali; il Titolo IV (articoli 18-21) è dedicato alla disciplina della responsabilità degli operatori spaziali e dello Stato; il Titolo V (articoli 22-31), infine, disciplina le misure per l'economia dello spazio.

Precisa che nella sua esposizione si limiterà ad illustrare le disposizioni di competenza della III Commissione, rinviando alla documentazione predisposta dagli uffici della Camera per ogni approfondimento.

In primo luogo, richiama l'articolo 4, che reca le disposizioni necessarie per ottenere l'autorizzazione alle attività spaziali. L'autorizzazione è subordinata al rimborso

dei costi di istruttoria e al versamento di un contributo, calcolato tenendo conto anche della natura dei richiedenti, della finalità della missione, della dimensione dell'operazione e del livello di rischio associato. Tuttavia, tali disposizioni non si applicano se l'attività spaziale è stata già autorizzata da un altro Stato estero, purché tale autorizzazione sia stata riconosciuta dall'Italia tramite un trattato internazionale. In assenza di un trattato, l'autorizzazione rilasciata da uno Stato estero può essere riconosciuta qualora rilasciata secondo criteri equivalenti a quelli previsti dal disegno di legge in esame.

Menziona brevemente l'articolo 13, il quale indica le modalità attuative delle disposizioni contenute nel disegno di legge, demandando la definizione delle norme tecniche e il procedimento per l'accertamento dei requisiti oggettivi necessari a successivi decreti del Presidente del Consiglio, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministro della difesa, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, il Ministro della giustizia, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro delle imprese e del *made in Italy* e il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare. È inoltre necessaria l'acquisizione del parere del Consiglio di Stato e la consultazione del Comitato interministeriale per le politiche relative allo spazio e alla ricerca Aerospaziale (COMINT), dell'Agenzia spaziale italiana (ASI), dell'Autorità nazionale per la *cyber*-sicurezza, in coerenza con le attività condotte a livello internazionali.

Segnala anche l'articolo 15, che reca le disposizioni relative all'immatricolazione degli oggetti spaziali per i quali l'Italia è lo Stato di lancio. Il comma 1 prevede che tali oggetti vengano registrati nell'apposito registro nazionale sulla base della Convenzione internazionale sull'immatricolazione degli oggetti spaziali o in base ad altre norme internazionali. Ogni oggetto viene identificato da un codice alfanumerico (comma 2), e non può essere registrato in Italia qualora sia già iscritto in un altro registro statale (comma 3). Il registro è pubblico ed è curato e aggiornato dall'ASI

(comma 4), la quale comunica le annotazioni effettuate nel registro nazionale al COMINT e alla Farnesina per i correlati adempimenti internazionali (comma 5).

Al riguardo, ricorda che la citata Convenzione sull'immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio, cui l'Italia ha aderito con la legge n. 153 del 2005, ha l'obiettivo di agevolare l'identificazione degli oggetti spaziali, con lo scopo di semplificare le richieste di risarcimento per danni causati da oggetti spaziali e la rivendicazione di quelli in orbita.

Proseguendo nell'illustrazione, osserva che l'articolo 19 prevede che ove in virtù di norme internazionali sia chiamato, da uno Stato straniero, a rispondere dei danni causati a persone o cose, lo Stato italiano eserciti azione di rivalsa nei confronti dell'operatore dell'attività spaziale. Come sottolineato dalla relazione illustrativa, la previsione ha lo scopo di « tenere indenne lo Stato dal pregiudizio arrecato dall'attività spaziale privata ».

Rileva che il successivo articolo 20, al comma 1, prevede che le persone danneggiate sul territorio italiano da attività spaziali di cui è responsabile uno Stato straniero, in forza della Convenzione del 1972 sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali, ratificata dall'Italia con la legge n. 426 del 1976, o di altre norme internazionali, entro sei mesi dal verificarsi del danno o dall'emersione dei suoi effetti possono presentare allo Stato italiano denuncia di sinistro e istanza di risarcimento, allegando ogni documento utile a comprovare la sussistenza del danno, il suo ammontare e il nesso di causalità con l'attività spaziale. Precisa che, come sottolineato anche nella relazione illustrativa, lo Stato italiano ha facoltà di chiedere il risarcimento dei danni alla controparte straniera, ma, ai sensi del comma 2, qualora lo ottenga, ha il dovere di corrispondere le relative somme alle persone danneggiate che hanno presentato denuncia.

Evidenzia che il comma 3 riporta i casi in cui le persone fisiche e giuridiche italiane danneggiate possono agire per il risarcimento direttamente nei confronti dello Stato italiano: in caso di inerzia di que-

st'ultimo – se, tempestivamente attivato, non abbia trasmesso la richiesta allo Stato di lancio – oppure a fronte di domande di risarcimento rimaste totalmente o parzialmente insoddisfatte.

Sottolinea che il comma 4, lettera *a*), specifica che le persone fisiche e giuridiche italiane possono chiedere, per il tramite dallo Stato italiano, il risarcimento dei danni subiti a causa di operazioni spaziali di responsabilità di uno Stato straniero anche al di fuori del territorio italiano. Come si evince dalla relazione illustrativa, la disposizione va letta come norma necessaria per non lasciare priva di disciplina la fattispecie dei danni subiti da soggetti italiani all'estero (specialmente le imprese) ed è coerente con la Convenzione del 1972, che già assegnava in prima battuta allo Stato di nazionalità la facoltà di agire al di fuori dei confini nazionali in protezione diplomatica delle proprie persone fisiche e giuridiche. Fa presente che anche la previsione di cui alla lettera *b*) – per cui le persone fisiche e giuridiche straniere possono ottenere il risarcimento per i danni sofferti sul territorio italiano e derivanti da operazioni spaziali di uno Stato straniero – è coerente con la Convenzione del 1972, la quale, in via sussidiaria rispetto allo Stato di cittadinanza, già consentiva allo Stato del territorio dove si era verificato il danno o allo Stato di residenza del danneggiato di agire per la riparazione. Ad ogni modo, il comma 5 esclude l'applicabilità della procedura per la richiesta di risarcimento sopra descritta qualora il danneggiato si sia autonomamente attivato per chiederlo adendo i tribunali o gli organi amministrativi dello Stato straniero. Infine, il comma 6 esclude la responsabilità dello Stato italiano per danni subiti sul territorio nazionale quando si dimostri che questi siano stati causati esclusivamente da colpa del danneggiato.

Da ultimo, menziona l'articolo 29, che abroga la legge n. 23 del 1983 – la quale disciplina i danni causati da oggetti spaziali lanciati da uno Stato straniero – nonché alcune disposizioni della citata legge n. 153 del 2005 in materia di immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio.

Alla luce delle considerazioni svolte, preannuncia la presentazione di una proposta di parere favorevole.

Vincenzo AMENDOLA (PD-IDP), ringraziando il collega Coin per l'esauriente relazione, in considerazione della rilevanza della materia, chiede di valutare l'opportunità di approfondirne taluni profili critici attraverso un breve ciclo di audizioni, che sia compatibile con l'esame del provvedimento in sede referente.

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

La seduta termina alle 14.55.

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

Martedì 18 febbraio 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.55 alle 15.

ALLEGATO 1

**DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.****PARERE APPROVATO**

La III Commissione (Affari esteri e comunitari),

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge C. 2245, approvato dal Senato, di conversione del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi;

valutata positivamente la norma di cui all'articolo 1, comma 10, che proroga fino al 30 giugno 2025 l'attività del Commissario straordinario per il G7, al fine di consentire il completamento delle attività di collaudo, rendicontazione e chiusura della contabilità, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

apprezzato, altresì, l'articolo 2, che ai commi 2 e 3 prevede la possibilità, rispettivamente, di rinnovare fino al 4 marzo 2026 i permessi di soggiorno rilasciati agli sfollati dall'Ucraina e di convertirli in permessi per lavoro;

preso atto che l'articolo 4, comma 2, proroga al 31 dicembre 2027 la possibilità dell'esercizio temporaneo sul territorio nazionale delle qualifiche professionali sanitarie e della qualifica di operatore socio-sanitario da parte dei cittadini ucraini, derogando alle previsioni della normativa vigente;

apprezzato che l'articolo 8 prevede, al comma 1, un finanziamento aggiuntivo, per il 2025, di 2,34 milioni di euro per l'invio di militari dell'Arma dei Carabinieri a tutela degli uffici e del personale MAECI all'e-

stero; apprezzato altresì che il comma 1-*bis* dispone che le quote restituite dalle competenti organizzazioni internazionali dei contributi per il sostegno alle forze armate e di sicurezza afgane negli anni 2022, 2023, 2024 e 2025 sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnate allo stato di previsione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per l'incremento delle dotazioni finanziarie delle rappresentanze diplomatiche e degli uffici consolari di prima categoria, nonché per il finanziamento di interventi di aiuto e di assistenza, anche umanitaria, in aree di crisi;

preso atto che l'articolo 18, comma 2, proroga dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025 il termine entro il quale il Presidente del Consiglio può delegare i direttori delle Agenzie d'informazione per la sicurezza interna e esterna (AISI e AISE) o altro personale delegato a svolgere colloqui investigativi con i detenuti ai fini di prevenzione del terrorismo internazionale;

valutata positivamente la norma di cui all'articolo 20, che consente la prosecuzione fino al 31 dicembre 2025 delle misure di accoglienza e assistenza nei confronti dei profughi ucraini titolari del regime di protezione temporanea in base al diritto dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

**Indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche
nella regione dell'Artico.****PROGRAMMA DELL'INDAGINE CONOSCITIVA**

L'Artico, esteso per 30 milioni di km² e abitato da circa quattro milioni di persone, è oggi al centro di dinamiche geopolitiche complesse e di cambiamenti climatici che amplificano le sfide globali. Le conseguenze del surriscaldamento hanno contribuito a rendere più agevole la possibilità di accedere alle materie prime quali terre rare e metalli preziosi, gas e petrolio, oltre a rendere sempre più concreta l'ipotesi dell'apertura di nuove vie marittime commerciali, con le relative implicazioni per l'economia globale, specialmente alla luce di una sempre più stretta collaborazione tra Federazione russa e Repubblica popolare cinese.

A fronte di un equilibrio già fragile, la guerra in Ucraina ha avuto un effetto di forte amplificazione delle tensioni tra i Paesi del Consiglio Artico, l'organismo che sin dal 1996 ha garantito la cooperazione, e ha creato una cesura tra la Federazione Russa e gli altri sette Stati, tutti membri dell'Alleanza Atlantica (Stati Uniti, Canada, Norvegia, Svezia, Finlandia, Islanda e Danimarca); non a caso, le attività del Consiglio sono state sospese dai primi giorni del marzo 2022, proprio a seguito dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, che deteneva la Presidenza rotativa biennale del Consiglio.

Da un punto di vista geopolitico e geoeconomico, l'Artico è una regione strategica, come hanno dimostrato anche il forte orientamento sull'area della nuova amministrazione degli Stati Uniti. Sia nel mare di Barents sia nel Pacifico settentrionale è ormai in atto un confronto tra la NATO, da un lato, e Cina e Russia, dall'altro. Va in particolare ricordato che la Cina, già nel 2018, si è definita un « *near arctic State* », sviluppando nel suo libro bianco una politica artica trasversale e penetrante che si

pone in competizione, se non in contrasto, con gli interessi italiani ed europei.

Anche l'Unione europea ha preso atto di questa nuova situazione e del fatto che l'Artico è diventato un'area centrale di approvvigionamento energetico e di materie prime critiche. La Bussola strategica (*Strategic Compass*), il documento orientativo di politica di sicurezza e difesa adottato dall'UE nel giugno 2022, riconosce chiaramente la multidimensionalità della sfera di sicurezza artica, articolata a livello commerciale, energetico e militare.

L'interesse dell'Italia rispetto ai problemi dell'Artico è ormai consolidato, a partire dalla storica tradizione delle spedizioni polari risalente ad oltre un secolo fa. L'Italia è Stato osservatore al Consiglio Artico dal 2013 e ha una presenza sia scientifica sia economica nell'area.

La ricerca scientifica è il motore primo dell'azione italiana in Artico ed ha come principale punto di riferimento la Base « Dirigibile Italia » nelle Isole Svalbard (Norvegia), attiva dal 1997. Per fornire ulteriore impulso a tali attività, la legge di bilancio per il 2018 ha istituito il Comitato scientifico per l'Artico, con il compito principale di elaborare e monitorare il programma di ricerche *in loco*. Inoltre, alla Farnesina si riunisce periodicamente il Tavolo Artico, con la partecipazione di Ministeri, aziende ed enti interessati alla regione. Da ultimo, va ricordato l'incontro del Presidente del Consiglio Meloni con i *leader* di Svezia e Grecia e con l'Alta Rappresentante per gli affari esteri e la politica di sicurezza Kallas, avvenuto nel dicembre 2024 nella Lapponia finlandese, che ha avviato un percorso di rafforzamento del coinvolgimento italiano nella regione.

Tale rinnovato interesse raccoglie gli esiti dell'indagine conoscitiva condotta dalla Com-

missione affari esteri della Camera dei deputati nella XVII legislatura: nelle conclusioni di tale indagine, infatti, veniva ribadito che « la partecipazione dell'Italia alle dimensioni di cooperazione politica in Artico rappresenta una priorità strategica alla luce dei mutamenti in atto nella regione, causati dai cambiamenti climatici e dall'interazione stretta che in Artico si registra tra i maggiori attori internazionali ». Inoltre, veniva evidenziato che « nell'impegno per il rafforzamento delle risorse destinate alla ricerca, appare urgente che il nostro Paese riconosca la specificità della ricerca in Artico individuando strumenti istituzionali e finanziari dedicati, necessari per irrobustire i canali di cooperazione scientifica internazionale e valorizzare l'eccellenza italiana nel settore ».

Tutto ciò premesso, la finalità dell'indagine conoscitiva sarebbe quella di svolgere un approfondimento sugli interessi geopolitici dell'Italia nei confronti della regione artica, attesa la cruciale rilevanza strategica che essa ormai riveste. Occorre, infatti, accrescere il grado di conoscenza e di sensibilità sulle problematiche che interessano il grande Nord nell'interesse della pace e della sicurezza internazionale, secondo le

linee direttrici della politica estera dell'Italia, anche nella prospettiva di un necessario aggiornamento della strategia italiana per l'Artico.

L'attività di indagine potrà articolarsi in audizioni di soggetti rilevanti ai fini dei temi trattati e, ove necessario, nello svolgimento di missioni per le quali sarà di volta in volta richiesta l'autorizzazione al Presidente della Camera.

Termine dell'indagine:

31 dicembre 2025

Soggetti da audire:

rappresentanti del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale;

esponenti politici e governativi dei Paesi dell'Artico;

rappresentanti di Organizzazioni internazionali e regionali;

rappresentanti diplomatici italiani ed esteri;

accademici ed esponenti di *think tank* e di istituti di ricerca;

esperti della materia.

ALLEGATO 3

**Schema di documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2024-2026.
Atto n. 245.**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA DAL GRUPPO
PD-IDP**

La III Commissione,
premessi che:

lo scorso 21 gennaio il Governo ha trasmesso alle Camere, ai sensi degli articoli 12 e 13, comma 1, della legge n. 125 del 2014 « Disciplina generale sulla cooperazione internazionale per lo sviluppo » (cfr. successivo quadro normativo), lo schema di Documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo 2024-2026 (Atto n. 245);

a norma dell'articolo 12, comma 2, della legge n. 125 del 2014, il Documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo deve indicare la visione strategica, gli obiettivi di azione e i criteri di intervento, la scelta delle priorità delle aree geografiche e dei singoli Paesi, nonché dei diversi settori nel cui ambito dovrà essere attuata la cooperazione allo sviluppo; deve esplicitare altresì gli indirizzi politici e strategici relativi alla partecipazione italiana agli organismi europei e internazionali e alle istituzioni finanziarie multilaterali;

dunque, ai sensi della richiamata legge n. 125 del 2014, il Documento triennale di programmazione ed indirizzo rappresenta il testo di riferimento fondamentale di tutto il sistema italiano di cooperazione allo sviluppo;

eppure, il testo è stato presentato alle Camere con oltre quattordici mesi di ritardo rispetto al tempo previsto. Difatti, la programmazione in esame copre il triennio 2024/2026. Quindi, oltre un anno e

mezzo di programmazione è già temporalmente superata. Questo appare evidente, ad esempio, quando si parla al futuro della presidenza italiana del G7, terminata nel 2024. Oppure ancora, la decisione del nuovo Presidente americano Trump di sospendere i fondi per Usaid e uscire dalla Organizzazioni mondiale della sanità (WHO), rendono le previsioni del testo a dir poco inutili e surreali;

inoltre, dalle audizioni svolte, è emerso che i ritardi nella stesura del testo sono dovuti in parte alla struttura di *governance* creata per il Piano Mattei che, soprattutto per la parte relativa alla materia della cooperazione allo sviluppo, è diventato un verso e proprio « doppione » del CICS previsto dalla legge 125 del 2014;

e ancora una volta, dobbiamo stigmatizzare come questo Governo si prenda gioco del Parlamento e di tutti gli attori istituzionali coinvolti nella cooperazione, non mettendoci nelle condizioni di affrontare per tempo una programmazione di legge – nel 2021 abbiamo modificato la legge 125 del 2014 proprio per fare in modo che l'invio del documento alle Camere fosse tempestivo – né con gli strumenti adatti: una per tutte, il documento non riporta alcun dato sulle risorse. Neanche sulle risorse riportate nel DEF per il triennio, né su quanti programmi sono stati deliberati, o programmati o già erogati. E, senza sapere quante e quali sono le risorse previste, diventa impossibile valutare davvero una strategia, capire se la cooperazione italiana ha le capacità di pianificare ed eseguire gli interventi previsti;

secondo i dati emersi durante le audizioni del Viceministro Cirielli, del Direttore dell’Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo, Rusconi, e del Direttore Generale per la cooperazione allo sviluppo, Gatti, ci sono ancora un 24 per cento dei fondi previsti per la cooperazione che non sono stati impegnati, inoltre, non sono stati forniti neanche i dati riguardo i fondi erogati né il ricorso alla capacità di investire sulla capacità bilaterale di progettare e realizzare cooperazione;

inoltre, così come riportato dall’AIDOS – Associazione italiana donne per lo sviluppo – l’Italia per il 2023 e 2024 ha speso 18 milioni di euro in meno rispetto al 2022 per i finanziamenti a sostegno della salute e dei diritti sessuali e riproduttivi a livello globale, cioè 58 milioni di euro, il 20 per cento in meno. Questo dato inficia il rispetto dell’Italia per gli impegni assunti per l’Agenda 2030;

e nuovamente, rinnoviamo la nostra preoccupazione e disappunto poiché sono stati congelati numerosi progetti a Gaza e in West Bank dell’Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo e delle Ong italiane che operano in Palestina e in Israele e non abbiamo ancora avuto risposte sul loro rifinanziamento;

tornando più prettamente al documento di programmazione e attenendoci dunque, agli unici dati che ci sono stati forniti, cioè quelli della legge di bilancio 2025, continuiamo a denunciare con forza, l’insostenibilità dei tagli al settore della cooperazione:

ricordando che, seppur rispetto alla legge di bilancio 2024, il disegno di legge di bilancio 2025-2027 espone nel 2025 una continuità per il MAECI, in termini assoluti pari a 9,6 milioni di euro (+0,27 per cento); va segnalato come lo faccia con una dequalificazione della spesa che la rende meno produttiva: tale valore è determinato, da un lato, da un aumento di circa 89,4 milioni nelle spese correnti, dall’altro da una notevole riduzione delle spese in conto capitale, che passano dai precedenti 132,2 mi-

lioni, previsti nella legge di bilancio 2024, agli attuali 52,4 milioni (-79,8 milioni; -60,4 per cento);

ebbene, questi tagli riducono notevolmente per il triennio 2025-2027 capitoli importati e fondamentali per l’asse della politica estera italiani quali la cooperazione allo sviluppo, la quale subisce una grave decurtazione di 32,2 milioni per l’anno 2025, di 34,6 milioni per ciascuno degli anni 2026 e 2027;

difatti, gli stanziamenti destinati all’aiuto pubblico allo sviluppo sono suddivisi tra numerosi capitoli degli stati di previsione del MEF e del MAECI. Con riferimento alla cooperazione a dono, attualmente il principale riferimento nel bilancio di previsione riguardante i finanziamenti è proprio l’Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo (AICS). Ebbene, all’Agenzia, per l’attuazione di iniziative di cooperazione internazionale, sono previste risorse nel 2025 in diminuzione rispetto alla legislazione vigente di 31,6 milioni;

il disegno di legge di bilancio integrato del MAECI registra, a carico dell’intero programma n. 4.2 (cooperazione allo sviluppo) uno stanziamento di competenza di 861,8 milioni di euro per il 2025, in riduzione appunto rispetto alla legislazione vigente, di 32,2 milioni di euro. Per quanto comunque concerne lo stato di previsione del MAECI, si rileva che gli stanziamenti complessivi per l’aiuto allo sviluppo ammontano per il 2025 a 1.086,9 milioni (1.197,5 milioni nel 2024). Con una diminuzione di oltre 110 milioni di euro;

un reale *vulnus* all’attività della Agenzia, che è invece uno strumento importante della politica estera italiana e dovrebbe esserlo maggiormente per un Governo che ha fatto degli slogan contro l’immigrazione un mantra e che invece taglia proprio le risorse per progetti che hanno il fine di creare sviluppo nelle realtà da cui parte l’immigrazione;

sempre in tal senso, desta inoltre grave preoccupazione il taglio che riguarda il capitolo per l’esecuzione degli accordi di cooperazione tra MAECI e l’Unione euro-

pea, da un lato, e gli Stati dell’Africa, Caraibi e Pacifico, dall’altro, oltre alla partecipazione italiana alle iniziative della UE nei confronti dei paesi inclusi nella Politica di vicinato: qui passiamo da 225 milioni circa nel 2024 a 113,9 milioni di euro per il 2025;

anche il capitolo dedicato al sostegno all’internazionalizzazione delle imprese e promozione del *made in Italy*, subisce una riduzione di circa 15,8 milioni per il 2025, 15,9 milioni per il 2026 e 8,4 milioni per il 2027. Una altra anomalia rispetto a quanto il governo ha detto di voler realizzare, anche con riguardo al Piano Mattei;

considerando che:

con riferimento agli obiettivi del triennio 2024-2026 il Governo ribadisce, anche nel documento in esame, il ruolo centrale del c.d. « Piano Mattei per l’Africa »;

nuovamente ricordiamo che:

siamo consapevoli e favorevoli dell’importanza delle relazioni con i Paesi africani, ne abbiamo sempre perseguito e sostenuto le potenzialità, anche negli anni di Governo, così come comune è l’ambizione di rendere forte il ruolo dell’Italia e dell’Europa in Africa, che dovremo coltivare senza retorica e propaganda, come invece vediamo intorno a questo Piano, il quale ad oggi, dopo ormai due anni, manca di concretezza e per il quale non sono stati previsti nuovi né adeguati stanziamenti: si spostano 2,5 miliardi di euro previsti per le politiche della cooperazione allo sviluppo, svuotando così quasi per intero il *budget* del capitolo, e circa 3 miliardi del Fondo italiano per il clima, il principale strumento pubblico nazionale per perseguire gli obiettivi assunti nell’ambito degli accordi internazionali sul clima e sull’ambiente, istituito dal Governo Draghi per finanziare, attraverso un meccanismo rotativo, interventi a favore di soggetti privati e pubblici, nelle Nazioni emergenti e in via di sviluppo, volti a contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dagli accordi internazionali sulla protezione del clima e dell’ambiente, ai quali l’Italia ha aderito;

ritenuto che:

l’Italia ha una consolidata e rispettata tradizione di politiche di cooperazione allo sviluppo in Africa, basate su relazioni radicate e durature di partenariato paritario e orizzontale con la società civile dei Paesi africani attraverso innumerevoli iniziative concrete. In molti luoghi, gli attori della cooperazione italiana costituiscono gli unici « rappresentanti » realmente operanti del sistema italiano di cooperazione, assicurando spesso « l’ultimo miglio » di azione e con maggior efficacia;

il personale delle Ambasciate italiane, degli uffici AICS e di quelli di Cassa depositi e prestiti (CDP) – laddove presenti – risulta decisamente insufficiente, anche rapportato alle presenze delle altre delegazioni europee, rispetto alle ambizioni del Piano Mattei, quali preziosi facilitatori e gestori dei tavoli di lavoro, con gli attori del sistema, in coordinamento con la cooperazione europea e delle Nazioni Unite e gli orientamenti dell’Unione Africana;

ebbene, nella maggior parte dei progetti nei Paesi presenti nel Piano, non vi è una sede dell’AICS, né sono previste nuove aperture o ampliamento del personale;

ma, in particolare, sia nel documento in esame che nelle interlocuzioni con il Governo, non sono emerse le ragioni e i criteri che hanno fatto compiere queste scelte riguardo ai Paesi indicati per lo sviluppo dei progetti del Piano. Non sono altresì emerse le direttrici su cui implementare il consolidamento istituzionale dei Paesi prioritari e non presenti nel Piano, né una complessiva azione di cooperazione volta a lenire la violazione dei diritti umani e di libertà nel continente;

visto che:

il documento ha identificato trentotto Paesi prioritari, di cui ventitré in Africa. L’elenco – si legge – è stato aggiornato per rispondere al nuovo contesto globale, ad esempio in Ucraina, e rafforzare il *focus* sulla regione africana (sono stati inseriti Ciad, Costa d’Avorio, Eritrea, Ghana, Guinea, Libia, Mauritania, Malawi, Congo, Tanzania, Uganda e Zambia);

eppure, le risorse vengono tagliate e i Paesi prioritari quasi raddoppiati (erano ventuno nel documento precedente). Ugualmente, vengono ampliati i settori di intervento, invece di concentrare sforzi in quei settori nei quali l'Italia può avere un valore aggiunto di *expertise* come ad esempio la sanità, senza però aumentare le risorse;

esprime,

PARERE CONTRARIO.

Quartapelle Procopio, Boldrini, Amendola, Provenzano, Porta.

ALLEGATO 4

**Schema di documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2024-2026.
Atto n. 245.**

PARERE APPROVATO

La III Commissione,

esaminato lo schema di documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2024-2026, di cui all'articolo 12 della legge n. 125 del 2014, trasmesso alle Camere il 21 gennaio 2025;

richiamati gli approfondimenti conoscitivi acquisiti in occasione delle audizioni del Viceministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, delegato alla cooperazione allo sviluppo, del Direttore Generale del MAECI per la cooperazione allo sviluppo, del Direttore dell'Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo (AICS) e di rappresentanti di reti di organizzazioni non governative operanti nel settore dell'aiuto allo sviluppo;

richiamato che ai sensi del citato articolo 12 della legge n. 125 del 2014 il documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo deve indicare, innanzitutto, la visione strategica, gli obiettivi di azione e i criteri di intervento, la scelta delle priorità delle aree geografiche e dei singoli Paesi, nonché dei diversi settori nel cui ambito dovrà essere attuata la cooperazione allo sviluppo;

condivisi gli obiettivi strategici di promuovere collaborazioni paritarie secondo un modello di sviluppo diffuso, sostenibile e basato sulla centralità della persona, e di stimolare la crescita economica e sociale valorizzando il capitale umano di ciascun Paese *partner*, anche al fine di contrastare le cause profonde delle migrazioni, per garantire a ciascuno il diritto di non essere costretto a emigrare, la possibilità di vivere in pace e con dignità nella propria terra;

tenuto conto che l'Africa rappresenta una delle principali priorità della politica estera italiana e quindi anche della cooperazione allo sviluppo; pertanto, il « Piano Mattei per l'Africa », è uno strumento essenziale di questa nuova visione strategica, investendo, oltre che su temi chiave quali l'approvvigionamento energetico, la sicurezza alimentare e le transizioni verde e digitale, anche sulla formazione dei giovani e sui rapporti culturali, scientifici, tecnologici e accademici con i Paesi africani, senza trascurare l'uguaglianza di genere e l'*empowerment* delle donne;

considerato che, nel definire le proprie politiche di sviluppo, il nostro Paese ha come punto di riferimento l'Agenda 2030 – imperniata sui seguenti 5 Pilastri: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partenariato – la cui attuazione a livello globale, però, negli ultimi anni ha subito un marcato rallentamento: è dunque necessario mobilitare altre risorse, coinvolgendo in maniera innovativa e coordinata attori tradizionali e nuovi (settore pubblico e privato, diaspora, società civile, accademia, nuovi donatori internazionali), per costruire percorsi di sviluppo efficaci ed efficienti, evitando sprechi e duplicazioni negli interventi;

apprezzato che il documento conferma l'impegno del Governo nel percorso pluriennale di avvicinamento graduale agli obiettivi dello 0,7 per cento del Reddito nazionale lordo, fissato dall'Agenda 2030 e in linea con l'articolo 30 della citata legge n. 125 del 2014;

condivisa la priorità strategica annessa alle seguenti aree geografiche: Africa, Europa orientale, Balcani, Medio Oriente,

Asia, America latina e *Small Island Developing States* (SIDS);

apprezzato l'impegno ad assicurare un'attenzione particolare alle crisi umanitarie protratte, quali quelle in Ucraina, Corno d'Africa, Sahel, Sudan, Sud Sudan, Siria, Afghanistan e Gaza;

preso atto che il documento indica i seguenti settori prioritari e tematiche trasversali di intervento: istruzione, formazione, lavoro dignitoso; agricoltura e sicurezza alimentare; ambiente e cambiamento climatico, riduzione dei rischi ed energia; salute; acqua e igiene; industria, innovazione e infrastrutture sostenibili; città e insediamenti umani inclusivi e sostenibili; salvaguardia e promozione del patrimonio culturale; demografia, uguaglianza di genere e rafforzamento del ruolo delle donne; buon governo, pace e sicurezza umana; transizione digitale; disuguaglianze, inclusione e disabilità;

apprezzato che un'attenzione specifica sarà dedicata alla tutela della libertà di religione o di credo e al sostegno alle minoranze etniche e religiose, anche attraverso l'apposito fondo istituito nel 2019;

valutato positivamente l'impegno a potenziare il dialogo e la collaborazione con gli attori dell'intero sistema italiano di cooperazione – *in primis*, il settore privato, gli enti territoriali, la società civile e le università – ma anche con gli attori della cooperazione non istituzionale e spontanea, come i missionari, le fondazioni, gli enti benefici e religiosi, i corpi civili di pace, promuovendo allo stesso tempo la consolidata vocazione multilaterale italiana, con un'attenzione particolare al sostegno ai processi di riforma delle Banche e dei Fondi multilaterali di sviluppo;

preso atto che, sul tema del debito, il Governo intende svolgere un ruolo attivo e di primo piano, sia nel quadro tradizionale del Club di Parigi sia nell'iniziativa G20 nota come «Quadro Comune per il trattamento del debito»,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

si valuti l'opportunità di:

favorire, anche attraverso le conseguenti decisioni legislative e la definizione di una *road map*, adeguati e gradualmente incrementi delle risorse destinate alle attività di cooperazione allo sviluppo al fine di garantire, da parte del nostro Paese, il raggiungimento degli obiettivi previsti sia in ambito internazionale, sia dalla stessa legge n. 125 del 2014 che prescrivono che le risorse destinate all'aiuto pubblico allo sviluppo siano pari allo 0,7 per cento del RNL;

rafforzare i partenariati pubblico-privato nell'obiettivo di attirare maggiori capitali e risorse, anche esplorando strumenti finanziari innovativi;

in materia di priorità geografiche, estendere gli interventi nella regione dell'Indo-Pacifico, in ragione della crescente importanza che tale regione sta assumendo nelle dinamiche globali;

valorizzare ulteriormente l'*expertise* delle organizzazioni della società civile nelle sedi di definizione delle politiche di aiuto internazionale allo sviluppo, promuovendo forme di co-programmazione e di coprogettazione e accreditamento, e di confronto geopolitico, laddove l'apporto della società civile italiana possa contribuire in modo fattivo alla realizzazione degli obiettivi di politica estera dell'Italia;

attraverso un sistema di monitoraggio dell'implementazione del triplo nesso (sviluppo, aiuto umanitario e pace), dare impulso alla concreta operatività delle Linee guida approvate nel 2023, garantendo l'assegnazione di esperti specifici all'AICS con esperienza in questo ambito, in particolare sul pilastro «Pace», e prevedendo misure concrete per l'analisi e la gestione dei conflitti nei contesti di intervento;

prevedere un chiaro riferimento all'Agenda «Donne, Pace e Sicurezza» quale strumento essenziale per una pace duratura e inclusiva, assicurando un approccio che non si limiti a considerare le donne

esclusivamente come soggetti vulnerabili, ma che ne valorizzi il ruolo attivo di agenti di cambiamento nei processi di pace e stabilizzazione, integrando la prospettiva di genere nelle politiche di pace, giustizia e stabilità e promuovendo progetti sostenibili nel tempo, con particolare attenzione al triplo nesso tra azione umanitaria, sviluppo e coesione sociale;

potenziare i principi di *do-no-harm* e di *conflict-sensitive approach*, garantendo il coinvolgimento delle popolazioni locali nella ricerca di soluzioni sostenibili, nonché l'investimento in iniziative di diplomazia umanitaria, inclusi gli sforzi di mediazione dell'Italia attraverso il MAECI e le organizzazioni della società civile attive sul campo;

con riferimento al ruolo del settore privato, inoltre, prevedere un maggior coinvolgimento nelle crisi umanitarie e nella gestione dei conflitti, valorizzandone il contributo in termini di logistica, supporto

finanziario, forniture e competenze tecniche. È essenziale avviare un dialogo strutturato, anche con attori *non profit*, per definire meccanismi di tutela adeguati a ciascun contesto, basati su un'attenta analisi delle dinamiche sociali e conflittuali;

richiamare l'Agenda 2063 dell'Unione africana quale quadro strategico di riferimento per i percorsi di sviluppo del continente, accompagnando la cooperazione italiana in un'ottica di partenariato, possibilmente considerando la riformulazione del titolo « Un'Africa da stabilizzare » in « Un'Africa che costruisce la propria stabilità », in linea con un approccio più equo e inclusivo;

riconoscere il potenziale dell'Italia come interlocutore privilegiato nei processi di pacificazione nel Sahel, nei Balcani occidentali e nel Caucaso, promuovendo azioni specifiche per la mitigazione dei conflitti in Armenia e Azerbaigian, nonché il rafforzamento del dialogo tra Kosovo e Serbia.

IV COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	44
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	46

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Antonino MINARDO.

La seduta comincia alle 12.25.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alle Commissioni riunite I e V).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Roberto BAGNASCO, *relatore*, illustra il decreto-legge in esame, il quale reca disposizioni di natura eterogenea, con la fondamentale finalità di prorogare o differire termini previsti da disposizioni legislative vigenti, ovvero di introdurre regimi transitori.

Per quanto concerne la competenza della Commissione Difesa, evidenzia, in particolare, gli articoli 2, comma 1, lettera *b*) e comma 5, lettera *b*), 8, 9, 12, comma 1-*bis* e 18, comma 1, del decreto-legge.

Sottolinea come, in termini generali, l'articolo 2 sia volto a prorogare i termini in materie di competenza del Ministero del-

l'interno, di personale del comparto sicurezza-difesa e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. In particolare, per ciò che concerne i profili di interesse della Commissione, osserva come l'articolo 2, comma 1, lettera *b*), introdotto dal Senato, proroghi dal 2024 a tutto il 2026 la disapplicazione dell'ordinario meccanismo dell'area negoziale per i dirigenti delle Forze di polizia (ad ordinamento civile e militare) e delle Forze armate previsto dall'articolo 46, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 95 del 2017. Siffatte aree negoziali ricomprendono un novero di materie, tra le quali: il trattamento accessorio; le misure per incentivare l'efficienza del servizio; il congedo ordinario, il congedo straordinario o le licenze; l'aspettativa per motivi di salute e di famiglia o l'aspettativa per infermità e per motivi privati.

Inoltre, segnala come l'articolo 2, comma 5, lettera *b*) estenda al 30 aprile 2025 la possibilità di utilizzare le risorse non utilizzate nel 2021, destinate al contributo economico per i familiari del personale delle Forze di polizia, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e delle Forze armate, il quale, impegnato nell'azione di contenimento, contrasto e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, abbia contratto una patologia cui sia conseguito il decesso, in conseguenza dell'attività di ser-

vizio prestata. Le risorse di cui si tratta sono state previste dagli articoli 74-*bis* e 74-*ter* del decreto-legge n. 73 del 2021.

Osserva, inoltre, come l'articolo 8 rechi la proroga di termini in materie di competenza del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale. In particolare, la disposizione proroga per tutto l'anno 2025 l'autorizzazione di spesa, prevista dal decreto-legge n. 14 del 2022, per l'invio di militari dell'Arma dei Carabinieri per la tutela e la sicurezza degli uffici all'estero maggiormente esposti nella crisi in corso nell'Est Europa. A tal fine, viene previsto, per il 2025, un finanziamento aggiuntivo di 2,34 milioni di euro.

Fa presente come l'articolo 9 proroghi alcuni termini in materie di competenza del Ministero della difesa. L'articolo 9, comma 1, alla lettera *a*), proroga al 31 dicembre 2025 il termine del regime transitorio del collocamento in ausiliaria, di cui all'articolo 2229, comma 1 del Codice dell'ordinamento militare; mentre alla lettera *b*), apporta modifiche all'articolo 2230 del Codice dell'ordinamento militare, relativo alla definizione delle unità di personale da collocare in ausiliaria ai sensi dell'articolo 2229. La copertura finanziaria dei relativi oneri è prevista dal comma 5.

Evidenzia come il comma 2 dell'articolo 9 proroghi nuovamente, fino al 31 dicembre 2025, la previsione, introdotta durante l'emergenza da COVID-19, che consente il deposito in via informatica di atti, documenti e istanze nei procedimenti penali militari.

Sottolinea, infine, come l'articolo 9, ai commi 3 e 4, rechi disposizioni transitorie riguardanti la rappresentatività, i distacchi e i permessi retribuiti delle Associazioni Professionali a Carattere Sindacale tra Militari (APCSM). Le disposizioni di cui ai citati commi 3 e 4 sono finalizzate a garantire la necessaria continuità delle funzioni delle Associazioni Professionali a Carattere Sindacale tra Militari.

Segnala come l'articolo 12, comma 1-*bis*, introdotto dal Senato, proroghi a decorrere dall'anno 2025 la corresponsione dell'asse-

gno sostitutivo dell'accompagnatore militare, definendo la relativa copertura finanziaria. Ricorda, inoltre, come l'assegno sostitutivo dell'accompagnatore militare compete ad alcuni invalidi di guerra e per servizio militare, qualora gli enti preposti non siano in grado di procedere, entro un determinato termine temporale, all'assegnazione dell'accompagnatore.

Da ultimo, evidenzia come l'articolo 18 rechi proroghe di termini in materie di competenza del sistema di informazione per la sicurezza. Nello specifico, il comma 1 proroga dal 31 dicembre 2024 al 30 giugno 2025 i termini di efficacia di alcune disposizioni previste, in via transitoria, in materia di garanzie, anche processuali, del personale e delle strutture dei servizi di informazione per la sicurezza (AISI, AISE e DIS). Fra le misure previste, la possibilità che al personale delle Forze armate adibito alla tutela delle strutture e del personale dei servizi di informazione per la sicurezza possa essere attribuita la qualifica di ufficiale o di agente di pubblica sicurezza con funzioni di polizia di prevenzione.

Alla luce di quanto precede, si riserva di presentare una compiuta proposta di parere all'esito del dibattito in Commissione.

Antonino MINARDO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, invita il relatore a formulare una proposta di parere.

Roberto BAGNASCO (FI-PPE), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

Antonino MINARDO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione la proposta di parere formulata dal relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 12.30.

ALLEGATO

**DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La Commissione IV (Difesa),

esaminato per le parti di propria competenza il disegno di legge conversione in legge del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi,

premesso che il decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202 reca disposizioni di natura eterogenea, con la finalità di prorogare o differire termini previsti da disposizioni legislative vigenti, ovvero di introdurre regimi transitori,

considerato, in particolare, che:

l'articolo 2, comma 1, lettera *b*) proroga a tutto il 2026 la disapplicazione dell'ordinario meccanismo dell'area negoziale per i dirigenti delle Forze di polizia (ad ordinamento civile e militare) e delle Forze armate previsto dall'articolo 46, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 95 del 2017;

l'articolo 2, comma 5, lettera *b*) estende al 30 aprile 2025 la possibilità di utilizzare le risorse non utilizzate nel 2021, destinate al contributo economico per i familiari del personale delle Forze di polizia, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e delle Forze armate, il quale, impegnato nell'azione di contenimento, contrasto e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, abbia contratto una patologia cui sia conseguito il decesso, in conseguenza dell'attività di servizio prestata;

l'articolo 8 reca la proroga di termini in materie di competenza del Ministero degli affari esteri e della cooperazione

internazionale: in particolare, prevede la proroga a tutto il 2025 dell'autorizzazione di spesa per l'invio di militari dell'Arma dei Carabinieri per la tutela e la sicurezza degli uffici all'estero maggiormente esposti nella crisi in corso nell'Est Europa;

considerato altresì che l'articolo 9 proroga alcuni termini in materie di competenza del Ministero della difesa: in particolare, in relazione al collocamento in ausiliaria, alla digitalizzazione dei processi penali militari, alla rappresentatività, ai distacchi e ai permessi retribuiti delle Associazioni Professionali a Carattere Sindacale tra Militari (APCSM);

valutate le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1-*bis*, le quali prorogano a decorrere dall'anno 2025 la corresponsione dell'assegno sostitutivo dell'accompagnatore militare, definendo la relativa copertura finanziaria;

valutate altresì le disposizioni di cui all'articolo 18 recanti proroghe di termini relative alla disciplina del sistema di informazione per la sicurezza, prevedendo la possibilità che, fino al 30 giugno 2025, al personale delle Forze armate adibito alla tutela delle strutture e del personale dei servizi di informazione per la sicurezza possa essere attribuita la qualifica di ufficiale o di agente di pubblica sicurezza con funzioni di polizia di prevenzione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

V COMMISSIONE PERMANENTE

(Bilancio, tesoro e programmazione)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni in materia di partecipazione dei lavoratori al capitale, alla gestione e ai risultati dell'impresa. C. 1573 e abb.-A (Parere all'Assemblea) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	47
Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici. C. 1979, approvato dalla 7 ^a Commissione del Senato (Parere alla VII Commissione) (<i>Parere su emendamenti</i>)	50

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante testo unico in materia di versamenti e di riscossione. Atto n. 246 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	51
---	----

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Giuseppe Tommaso Vincenzo MANGIALAVORI. — Interviene la sottosegretaria di Stato per l'economia e le finanze Lucia Albano.

La seduta comincia alle 12.40.

Disposizioni in materia di partecipazione dei lavoratori al capitale, alla gestione e ai risultati dell'impresa.

C. 1573 e abb.-A.

(Parere all'Assemblea).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 12 febbraio 2025.

Silvana Andreina COMAROLI (LEGA), *relatrice*, alla luce degli elementi informativi contenuti nella documentazione depositata dal Governo nel corso della precedente seduta del 12 febbraio 2025, formula

la seguente proposta di parere sul testo del provvedimento in esame:

« La V Commissione,

esaminato il testo della proposta di legge C. 1573 e abb.-A, recante la partecipazione al lavoro. Per una *governance* d'impresa partecipata dai lavoratori;

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, da cui si evince che:

si rende necessario riformulare la disposizione di cui all'articolo 5, comma 1, al fine di chiarire in modo univoco che, per l'anno 2025, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 182, della legge n. 208 del 2015, in caso di distribuzione ai lavoratori dipendenti di una quota di utili di impresa non inferiore al 10 per cento degli utili complessivi, effettuata in esecuzione di contratti collettivi aziendali o territoriali di cui all'articolo 51 del decreto legislativo n. 81 del 2015, il limite di importo complessivo soggetto all'imposta sostitutiva disciplinata dal predetto comma 182 sia in-

nalzato a 5.000 euro lordi, mentre non sono modificate le ulteriori previsioni recate in materia dalla legge n. 208 del 2015;

in particolare, restano ferme le disposizioni del comma 186, che circoscrivono l'applicazione della disciplina agevolativa entro precisi limiti di settore e di reddito, nonché quella del comma 185, coincidente con il comma 2 dell'articolo 5, che rinvia alle ordinarie disposizioni in materia di imposte dirette al fine di regolare le fasi dell'accertamento, della riscossione, delle sanzioni e del contenzioso inerenti all'imposta sostitutiva;

la quantificazione delle minori entrate derivanti, per gli anni 2025 e 2026, dall'attuazione dell'articolo 5, comma 1, nonché delle maggiori entrate derivanti dalla medesima disposizione per l'anno 2027, utilizzate con finalità di copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'articolo 15, comma 2, del provvedimento in esame, è stata effettuata a partire da elaborazioni sugli archivi delle certificazioni uniche e delle dichiarazioni contenute nel modello 770, relative all'anno d'imposta 2022, al fine di individuare le società che erogano premi di produttività e distribuiscono utili, considerando in particolare le imprese che si ritiene possano rispettare il limite del 10 per cento degli utili distribuiti ai lavoratori dipendenti, previsto dal medesimo comma 1 dell'articolo 5;

ai fini della valutazione dei predetti effetti finanziari, è stato considerato un maggiore importo imponibile rispetto a quello derivante dalle erogazioni effettuate, in base alla legislazione vigente, sotto forma di premi di risultato o forme di partecipazione agli utili, al fine di tener conto del nuovo limite massimo complessivo di 5.000 euro lordi introdotto dalla disposizione in esame per l'accesso alla misura agevolativa;

a tale maggiore importo, quantificato, ai fini della valutazione degli effetti finanziari della disposizione, nella metà di quanto erogato a legislazione vigente sotto forma di premi di risultato o forme di

partecipazione agli utili, è stata applicata la differenza tra un'aliquota media IRPEF pari al 35 per cento e la tassazione sostitutiva del 5 per cento, stimando una perdita di gettito pari a 49 milioni di euro nell'anno 2025 relativa all'IRPEF e a 0,8 milioni di euro per l'anno 2026 relative alle addizionali regionali e comunali, nonché un recupero di gettito pari a 0,1 milioni di euro per l'anno 2027 in termini di addizionali comunali;

anche con riferimento all'articolo 6, comma 1, si rende necessario precisare che resta ferma la complessiva disciplina recata in materia dall'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, in particolare al fine di confermare l'applicazione dei limiti di settore e di reddito di cui al comma 186 del medesimo articolo 1;

la quantificazione delle minori entrate derivanti dalla disciplina dei piani di partecipazione finanziaria dei lavoratori dipendenti al capitale della società, recata dall'articolo 6, comma 1, è stata effettuata sulla base delle informazioni acquisite presso gli operatori di settore, dalle quali risulta un numero di dipendenti coinvolti in piani di azionariato diffuso pari a 108.000 unità, nonché ipotizzando, in assenza di dati puntuali circa l'ammontare dei dividendi agevolati, un ammontare medio pari al limite di 1.500 euro previsto dalle disposizioni di cui al medesimo articolo 6, comma 1;

applicando l'aliquota fiscale vigente, pari al 26 per cento, al 50 per cento dell'ammontare complessivo dei dividendi agevolati risultante dalla predetta stima, pari a 162 milioni di euro, si stima, pertanto, che l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 6 determini una perdita di gettito per l'anno 2025, in termini di competenza, pari a circa 21 milioni di euro;

occorre inserire una clausola di invarianza finanziaria all'articolo 17-*bis* della legge n. 936 del 1986, introdotto dall'articolo 13 del progetto di legge in esame, al fine di assicurare che dal funzionamento della Commissione nazionale permanente

per la partecipazione dei lavoratori, istituita presso il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, non derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, nonché di escludere la corresponsione ai componenti della medesima Commissione di compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati,

esprime sul testo del provvedimento:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione:

All'articolo 5, apportare le seguenti modificazioni:

sostituire i commi 1 e 2 con il seguente: 1. Per l'anno 2025, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 182, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, in caso di distribuzione ai lavoratori dipendenti di una quota di utili di impresa non inferiore al 10 per cento degli utili complessivi, effettuata in esecuzione di contratti collettivi aziendali o territoriali di cui all'articolo 51 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, il limite di importo complessivo soggetto all'imposta sostitutiva disciplinata nello stesso comma 182 è innalzato a 5.000 euro lordi. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi da 183 a 189 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

All'articolo 6, comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: comma 184-bis con le seguenti: commi da 184-bis a 189.

All'articolo 13, comma 1, capoverso Art. 17-bis, aggiungere, in fine, il seguente comma: 5-bis. Ai componenti e ai partecipanti alle riunioni della Commissione non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Il CNEL provvede al funzionamento della Commissione nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie

disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. ».

La sottosegretaria Lucia ALBANO concorda con la proposta di parere formulata dalla relatrice.

Maria Cecilia GUERRA (PD-IDP) chiede alla rappresentante del Governo un chiarimento in merito ai criteri utilizzati per la quantificazione degli oneri derivanti dall'articolo 6, concernente l'attribuzione ai lavoratori di dividendi derivanti dalle azioni attribuite in sostituzione dei premi di risultato, con particolare riferimento alle modalità di individuazione della platea dei beneficiari di tale misura. In particolare, osserva che gli oneri sono stati calcolati considerando il numero di dipendenti attualmente coinvolti in Italia in piani di azionariato diffuso, facendo riferimento a un dato storico. Posto che la norma introduce una nuova fattispecie, relativa all'attribuzione di azioni in sostituzione di premi di risultato, a suo avviso dovrebbe valutarsi se sia corretto assumere come platea di riferimento quella indicata nella documentazione depositata dal Governo, evidenziando che tale scelta potrebbe determinare, paradossalmente, una sovrastima degli oneri derivanti dall'articolo 6.

Silvana Andreina COMAROLI (LEGA), *relatrice*, osserva che la documentazione depositata dal Governo ha indicato puntualmente i parametri utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri derivanti dall'articolo 6, comma 1, evidenziando altresì l'esigenza di introdurre una modifica alla medesima disposizione al fine di evitare il prodursi di oneri ulteriori a carico della finanza pubblica.

Maria Cecilia GUERRA (PD-IDP) segnala, inoltre, l'esigenza di verificare la portata applicativa dell'articolo 14 del provvedimento in esame, evidenziando come lo stesso, laddove prevede che le relative disposizioni si applichino, in quanto compatibili, alle società cooperative, non sciogla il dubbio se gli articoli 5 e 6 del medesimo provvedimento, i quali disciplinano, rispet-

tivamente, il regime fiscale degli utili di impresa distribuiti ai lavoratori dipendenti e dei dividendi ad essi corrisposti derivanti dalle azioni attribuite in sostituzione dei premi di risultato, siano effettivamente applicabili alle stesse società cooperative.

Silvana Andreina COMAROLI (LEGA), *relatrice*, fa presente che, nell'ambito della propria relazione non aveva rilevato alcun profilo critico dal punto di vista finanziario in ordine all'articolo 14 e, pertanto, non erano state rivolte specifiche richieste di chiarimento al Governo in merito a tale disposizione.

Maria Cecilia GUERRA (PD-IDP) sottolinea che nel corso dell'esame in sede referente del provvedimento, è stata presentata dal proprio gruppo parlamentare una proposta emendativa, poi in quella sede respinta, volta a fugare qualsivoglia dubbio in merito alla portata applicativa dei predetti articoli 5 e 6.

Insiste, pertanto, nella richiesta di chiarimenti in ordine alla applicabilità delle disposizioni da ultimo menzionate anche alle società cooperative, al fine di meglio comprendere se la quantificazione degli oneri derivanti dagli articoli 5 e 6 sia stata effettuata tenendo conto anche della possibile applicazione di tali disposizioni alle predette società, nonché di valutare, conseguentemente, se si dia la necessità di prevedere, al riguardo, un'apposita copertura finanziaria.

La sottosegretaria Lucia ALBANO, alla luce del dibattito svoltosi, ritiene opportuno acquisire ulteriori elementi al fine di poter dare puntuale riscontro alle questioni puntualmente sollevate dall'onorevole Guerra.

Silvana Andreina COMAROLI (LEGA), *relatrice*, preso atto di quanto dichiarato dalla rappresentante del Governo, propone di rinviare il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

Giuseppe Tommaso Vincenzo MANGIA-LAVORI, *presidente*, preso atto della richie-

sta formulata dalla relatrice, non essendovi obiezioni, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici.

C. 1979, approvato dalla 7ª Commissione del Senato.
(Parere alla VII Commissione).

(Parere su emendamenti).

La Commissione inizia l'esame delle proposte emendative approvate in linea di principio al provvedimento.

Giuseppe Tommaso Vincenzo MANGIA-LAVORI, *presidente*, in sostituzione del relatore, ricorda che la Commissione Bilancio ha esaminato, nella seduta dello scorso 22 gennaio 2025, il progetto di legge C. 1979, recante « Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici », nel testo trasmesso dal Senato della Repubblica, esprimendo un parere favorevole con condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione, all'indirizzo della Commissione Cultura, assegnataria del provvedimento in sede referente.

Avverte altresì che, essendo nel frattempo maturati i presupposti previsti dall'articolo 92, comma 6, del Regolamento, nella seduta del 30 gennaio 2025 la medesima Commissione Cultura ha avviato l'esame del provvedimento in sede legislativa, approvando in linea di principio, nella successiva seduta del 12 febbraio scorso, talune proposte emendative.

Segnala che la Commissione Bilancio è dunque oggi chiamata a pronunciarsi sulle predette proposte emendative approvate in linea di principio relativamente alle loro conseguenze di carattere finanziario, a norma dell'articolo 94, comma 3, del Regolamento.

Al riguardo ricorda, inoltre, che, ai sensi dell'ultimo periodo del richiamato comma 3 dell'articolo 94 del Regolamento, nel caso in cui la Commissione di merito non ritenga di aderire al parere espresso dalla

Commissione Bilancio sulle proposte emendative approvate, al pari di quello espresso dalle altre Commissioni filtro eventualmente assegnatarie del provvedimento, il progetto di legge è rimesso all'Assemblea.

Tanto premesso, rileva che le proposte emendative approvate in linea di principio in sede legislativa dalla Commissione Cultura, da un lato, recepiscono integralmente le condizioni contenute nel parere approvato dalla Commissione Bilancio nella citata seduta del 22 gennaio 2025 e, dall'altro, apportano modifiche prive di rilevanza dal punto di vista finanziario.

Tutto ciò considerato, propone pertanto di esprimere nulla osta sulle citate proposte emendative.

La sottosegretaria Lucia ALBANO concorda con la proposta di parere.

La Commissione approva la proposta di parere.

La seduta termina alle 12.55.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Giuseppe Tommaso Vincenzo MANGIALAVORI. — Interviene la sottosegretaria di Stato per l'economia e le finanze Lucia Albano.

La seduta comincia alle 12.55.

Schema di decreto legislativo recante testo unico in materia di versamenti e di riscossione.

Atto n. 246.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

Giuseppe Tommaso Vincenzo MANGIALAVORI, *presidente*, ricorda che lo schema di decreto all'ordine del giorno non è corredato della prescritta intesa da sancire in sede di Conferenza unificata di cui all'ar-

ticolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Segnala, in proposito, che, in considerazione di tale circostanza, il Presidente della Camera ha evidenziato l'esigenza che la Commissione non si pronunci definitivamente su tale schema prima che il Governo abbia provveduto a integrare la richiesta di parere nel senso indicato.

Vanessa CATTOI (LEGA), *relatrice*, fa presente in via preliminare che l'articolo 1 della legge n. 111 del 2023 ha conferito una delega al Governo per la riforma fiscale, da esercitare mediante uno o più decreti legislativi entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge medesima, prevedendo che, nell'esercizio della delega, esso si attenga ai principi e criteri direttivi generali stabiliti all'articolo 2 della medesima legge, fermo restando quanto previsto dall'articolo 21.

In particolare, segnala che quest'ultimo articolo reca una specifica delega da esercitare entro il 31 dicembre 2025 attraverso uno o più decreti legislativi per il riordino organico delle disposizioni che regolano il sistema tributario, mediante la redazione di testi unici, nel rispetto dei seguenti ulteriori principi e criteri direttivi: puntuale individuazione delle norme vigenti, organizzandole per settori omogenei, anche mediante l'aggiornamento dei testi unici di settore in vigore; coordinamento, sotto il profilo formale e sostanziale, delle norme vigenti, anche di recepimento e attuazione della normativa dell'Unione europea, apportando le necessarie modifiche, garantendone e migliorandone la coerenza giuridica, logica e sistematica, tenendo anche conto delle disposizioni recate dai decreti legislativi eventualmente adottati ai sensi della legge medesima; abrogazione espressa delle disposizioni incompatibili ovvero non più attuali.

Fa presente che con il presente schema di decreto legislativo viene pertanto esercitata, in relazione alle disposizioni legislative in materia di versamenti e riscossione, la delega conferita ai sensi del citato articolo 21.

Rileva che, come rappresentato dalla relazione illustrativa, lo schema di testo

unico in esame persegue la finalità di una puntuale individuazione delle norme vigenti organizzandole nel settore di rispettiva competenza, rimettendo al legislatore le scelte finali per il riassetto delle predette disposizioni.

In merito ai profili di competenza della Commissione, evidenzia preliminarmente che le norme in esame recano una complessiva ricognizione delle disposizioni legislative in materia di versamenti e riscossione ai sensi della delega conferita dal citato articolo 21 della legge n. 111 del 2023 per il riordino organico delle disposizioni che regolano il sistema tributario, mediante la redazione di testi unici.

Nel segnalare che la relazione tecnica evidenzia l'assenza di effetti finanziari derivanti dalle disposizioni in esame, considerato il carattere compilativo delle stesse, prende atto che anche la relazione illustrativa e l'analisi tecnico-normativa che accompagnano il provvedimento confermano

l'approccio compilativo seguito nella redazione del Testo unico in esame, affermando che le uniche modifiche o integrazioni normative sono volte ad aggiornare il testo o ad assicurare il coordinamento normativo con altre disposizioni dell'ordinamento.

Pertanto, considerato che il provvedimento in esame non apporta innovazioni alla legislazione vigente, non formula osservazioni in ordine ai suoi profili finanziari.

La sottosegretaria Lucia ALBANO concorda con le valutazioni della relatrice.

Giuseppe Tommaso Vincenzo MANGIA-LAVORI, *presidente*, nel richiamare l'esigenza di acquisire l'intesa sancita da parte della Conferenza unificata, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	54
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	62

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per la riorganizzazione dei presidi di sicurezza nelle città di Bologna e Milano e per i lavori di ristrutturazione del Palazzo di giustizia di Milano. Atto n. 247 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	56
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	63

SEDE REFERENTE:

Modifica all'articolo 7 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, in materia di destinazione di veicoli fuori uso alle scuole di indirizzo tecnico e agli istituti tecnici superiori per l'utilizzazione a fini didattici. C. 1786 Padovani e C. 2209 L'Abbate (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	57
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	58

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03582 Ilaria Fontana: Elementi in merito alla realizzazione del completamento del raccordo autostradale Tirreno-Brennero (Ti-Bre)	59
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	64
5-03583 Simiani: Iniziative per la messa in sicurezza e la riapertura della galleria Monte Pergola lungo il raccordo Avellino-Salerno	59
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	65
5-03584 Ruffino: Iniziative in ordine alla sospensione del pedaggio lungo la tratta autostradale A33 Asti-Cuneo tra Alba e Alba-Ovest (CN)	59
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	66
5-03585 Mattia: Iniziative volte alla manutenzione e al potenziamento delle infrastrutture idriche per mitigare gli effetti degli eventi siccitosi	60
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	67

INTERROGAZIONI:

5-03443 Ghio: Interventi previsti per la realizzazione del raccordo viario tra la bretella Ceparana-Santo Stefano Magra (SP) e la SS 330 del Buonviaggio	60
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	69

5-03444 Ghio: Elementi e intendimenti in merito al piano di monitoraggio del dissesto e agli interventi di ammodernamento della SS 586 della Val d'Aveto e della SS 654 della Val Nure	60
ALLEGATO 8 (Testo della risposta)	71
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizione informale di rappresentanti di Cisambiente sulle tematiche concernenti i regimi di responsabilità estesa del produttore nella gestione dei rifiuti nel settore tessile	61
Audizione informale di rappresentanti di RLG Systems Italia sulle tematiche concernenti i regimi di responsabilità estesa del produttore nella gestione dei rifiuti nel settore tessile .	61
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti della Società metropolitana acque Torino (SMAT) S.p.A., nell'ambito dell'esame, in sede referente, delle proposte di legge C. 1056 Nazario Pagano e C. 1133 Montemagni, recanti modifica all'articolo 147 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni in materia di gestione autonoma del servizio idrico integrato	61
Audizione informale, in videoconferenza, di Daniele Baglione, vicesindaco del comune di Gattinara, nell'ambito dell'esame, in sede referente, delle proposte di legge C. 1056 Nazario Pagano e C. 1133 Montemagni, recanti modifica all'articolo 147 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni in materia di gestione autonoma del servizio idrico integrato	61

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Mauro ROTELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 12.30.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni riunite I e V).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Massimo MILANI (FDI), *relatore*, segnala che il provvedimento, come modificato nel corso dell'esame presso il Senato, contiene una serie di disposizioni di interesse della Commissione, di cui richiama in sintesi il contenuto, rinviando per una disamina più approfondita alla documentazione predisposta dagli uffici.

Per quanto riguarda l'articolo 1, il termine per l'affidamento delle opere finanziate nel 2021 per la messa in sicurezza di

edifici e del territorio da parte dei comuni viene differito al 30 giugno 2023 (comma 6-bis, introdotto al Senato). In materia di contrasto alla crisi idrica, viene rinnovata anche per il 2025 l'autorizzazione di spesa già prevista per il 2024 dal decreto-legge n. 39 del 2023 (decreto siccità) destinata alla copertura dei compensi per esperti o consulenti del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (DIPE) impegnati nella segreteria tecnica della Cabina di regia per la crisi idrica (commi 7-8). Il comma 8-bis, introdotto al Senato, prevede che il DIPE trasmetta alle Camere una relazione annuale sulle attività e sulle spese sostenute dalla Cabina di regia per la crisi idrica nel corso dell'anno precedente. Relativamente all'attività del Commissario straordinario per il G7, viene prevista una proroga fino al 30 giugno 2025, così da consentire il completamento delle operazioni di collaudo, rendicontazione e chiusura della contabilità (comma 10). Inoltre, fino al 31 dicembre 2029, le amministrazioni pubbliche potranno continuare ad avvalersi dell'assistenza e del supporto tecnico operativo di Cassa Depositi e Prestiti e delle sue controllate per la realizzazione di interventi

pubblici di investimento finanziati attraverso strumenti di programmazione europea, quali, tra gli altri, il Fondo complementare al PNRR (comma 10-*quater*, introdotto al Senato).

Con riguardo al tema delle assunzioni per il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, gli articoli 2 (commi 4 e 5) e 2-*bis*, introdotto al Senato, dispongono in materia di proroga di graduatorie e di riserva di posti per i candidati idonei. Il comma 6-*bis*, introdotto al Senato, estende invece i termini per il completamento delle procedure di adeguamento alla prevenzione degli incendi da parte di determinate strutture ricettive turistico-alberghiere.

Per quanto attiene all'articolo 3, viene prorogato al 31 dicembre 2025 il termine entro il quale gli enti territoriali possono presentare richiesta motivata all'Agenzia del demanio ai fini del trasferimento in loro favore, a titolo gratuito, della proprietà di talune categorie di beni immobili in gestione all'Agenzia medesima (comma 3). Il comma 11 detta disposizioni in materia di finanziamenti per gli impianti siderurgici di ILVA, anche al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente. Infine, il comma 14-*quater*, introdotto al Senato, prevede la proroga di un anno della facoltà per taluni comuni dei crateri colpiti dal sisma del 2016 rientranti nella c.d. zona rossa di applicare l'indennità di funzione prevista.

Con riguardo all'articolo 5, si interviene sulla disciplina per l'adeguamento dell'edilizia scolastica alla normativa antincendio, differendone il termine nonché stabilendo l'emanazione di un decreto interministeriale per la definizione delle misure gestionali di mitigazione del rischio. Viene altresì prorogata al 31 dicembre 2025 l'adozione di un decreto interministeriale per la definizione delle modalità di valutazione congiunta dei rischi connessi agli edifici scolastici (commi dal 4-*ter* al 4-*quinquies*).

Quanto alla tutela e alla salvaguardia del territorio e del paesaggio, l'articolo 6 dispone una proroga della durata – nonché dell'incremento della dotazione di personale – della segreteria tecnica di progettazione, al fine di rendere più celere la realizzazione degli interventi di tutela del pa-

trimonio culturale nei territori colpiti dagli eventi sismici a partire dal 24 agosto 2016, individuandone le relative coperture (commi dal 2 al 4). Il comma 4-*bis*, introdotto al Senato, differisce al 27 agosto 2026 il termine per la revisione del regolamento – recato dal D.P.R. n. 31 del 2017 – che ha individuato gli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti ad autorizzazione paesaggistica semplificata.

In materia di edilizia e infrastrutture strategiche, l'articolo 7, comma 1, proroga fino al 31 dicembre 2025 la durata dei contratti di locazione o di assegnazione in godimento degli immobili residenziali realizzati in regime di edilizia agevolata con il programma straordinario di edilizia residenziale per i dipendenti pubblici impegnati nella lotta alla criminalità organizzata. Nel settore dell'edilizia privata, vengono differiti di ulteriori sei mesi i termini per taluni interventi, estendendo la proroga inizialmente disposta a fronte delle difficoltà di approvvigionamento dei materiali e dell'aumento eccezionale dei loro prezzi (comma 2). Infine, con riferimento al tunnel sub-portuale e alla diga foranea di Genova, l'attività del Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte Morandi viene disciplinata fino al 31 agosto 2026 dai commi 4-*quater* e 4-*quinquies*, introdotti al Senato.

L'articolo 11 reca disposizioni in materia di energie rinnovabili, ambiente e gestione dei rifiuti. Nel dettaglio, viene prorogato al 1° gennaio 2025 il termine a partire dal quale decorre l'obbligo di incremento di energia termica da fonti rinnovabili nelle forniture superiori a 500 TEP annui (comma 1). Inoltre, la disciplina sulla ricognizione e ripermitezzazione dei siti contaminati di interesse nazionale (SIN) viene modificata, con l'eliminazione del termine ordinario precedentemente previsto (comma 2). È altresì previsto che il termine per l'iscrizione al Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti (RENTRI) da parte di determinati soggetti venga differito al 14 aprile 2025 (comma 2-*bis*, introdotto al Senato). Inoltre, la contabilizzazione di specifiche categorie di biocarburanti, bioliquidi e combustibili da bio-

massa, ai fini del raggiungimento degli obiettivi di consumo di energia rinnovabile, non sarà più ammessa dal 1° gennaio 2026, salvo certificazione di basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni (comma 2-ter, introdotto al Senato). In aggiunta, a decorrere dalla stessa data, gli obblighi di immissione in consumo di energia da fonti rinnovabili si applicheranno esclusivamente ai fornitori di metano e di biometano o biogas per il trasporto stradale e ferroviario (comma 2-quater, introdotto al Senato). Si rileva, inoltre, che l'attuale disciplina sull'attestazione dei criteri di sostenibilità della produzione di energia elettrica e calore da biomasse, escluso il biometano, viene prorogata (comma 2-sexies, introdotto al Senato). In merito al recupero dei rifiuti « R1 » nei cementifici autorizzati, viene estesa di un ulteriore anno l'efficacia della deroga che considera vincolante soltanto il quantitativo massimo annuo di utilizzo, limitatamente ai quantitativi effettivamente avviati al recupero energetico (comma 2-septies, introdotto al Senato).

Con riguardo all'articolo 13, si dispone una proroga al 31 marzo 2025 del termine entro il quale le imprese con sede legale in Italia – e non residenti ma con stabile organizzazione nel Paese – sono tenute alla stipula di contratti assicurativi a copertura di rischi catastrofali a danno dei beni materiali. Il comma 1-ter, introdotto al Senato, interviene in materia di responsabilità estesa del produttore nel settore del commercio elettronico, ampliando a centoventi giorni il termine per la sottoscrizione degli accordi previsti dal Codice dell'ambiente (decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152) in materia di gestione dei rifiuti.

Relativamente all'articolo 14, il comma 2 proroga al 31 dicembre 2025 il termine entro il quale i progetti di nuovi impianti fotovoltaici di potenza fino a 1 MW ubicati in aree nella disponibilità di strutture turistiche o termali possono essere realizzati previa dichiarazione di inizio lavori asseverata (DILA).

L'articolo 19-ter amplia le competenze del tavolo tecnico, istituito dall'articolo 7-bis del decreto-legge 11 giugno 2024, n. 76,

istituito per la verifica delle disposizioni in tema di rimborso delle imposte per i soggetti colpiti dal sisma del dicembre 1990, che ha interessato le province di Catania, Ragusa e Siracusa, prevedendo che esso si occupi anche del « tema relativo a istanze presentate successivamente alla scadenza dei termini ». La disposizione fissa altresì un termine per la conclusione dei lavori del tavolo tecnico fissandolo al 30 settembre 2025.

In conclusione, formula una proposta di parere favorevole sull'atto in esame (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Tullio FERRANTE dichiara di condividere la proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

Marco SIMIANI (PD-IDP) preannuncia il voto contrario del gruppo di appartenenza sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Agostino SANTILLO (M5S), rilevata l'assenza nel provvedimento delle proroghe ritenute più significative, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 12.40.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Mauro ROTELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 12.40.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per la riorganizzazione dei presidi di sicurezza nelle città di Bologna e Milano e

per i lavori di ristrutturazione del Palazzo di giustizia di Milano.

Atto n. 247.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto, rinviato nella seduta del 11 febbraio 2025.

Mauro ROTELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta dell'11 febbraio 2025 il relatore, onorevole Lampis, ha svolto la relazione introduttiva. Segnala, altresì, che la Commissione deve esprimere il parere di competenza entro il 25 febbraio 2025.

Gianni LAMPIS (FDI), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Tullio FERRANTE dichiara di condividere la proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

Marco SIMIANI (PD-IDP) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole formulata dal relatore. Rileva, tuttavia, come l'istituto della nomina dei Commissari straordinari – nato per rispondere a situazioni di carattere eccezionale – abbia progressivamente assunto una connotazione ordinaria, con la proliferazione di strutture commissariali per far fronte alle più disparate evenienze. Auspica, pertanto, un'inversione di tendenza che conduca al superamento della logica emergenziale, privilegiando interventi strutturali orientati alla normalizzazione e alla gestione ordinaria delle criticità.

Agostino SANTILLO (M5S), associandosi alle considerazioni testé svolte dal deputato Simiani, preannuncia il voto favorevole del gruppo Movimento 5 Stelle sulla proposta di parere del relatore, in quanto riferito alla sostituzione di un Commissario straordinario con un provveditore anziché all'attribuzione di un incarico *ex novo*. Rileva, tuttavia, l'opportunità di un

approfondimento in merito ai poteri derogatori attribuiti ai Commissari straordinari, anche attraverso un'indagine conoscitiva, al fine di valutare possibili interventi finalizzati a una loro ridefinizione.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 12.45.

SEDE REFERENTE

Martedì 18 febbraio 2025. – Presidenza del presidente Mauro ROTELLI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 12.45.

Modifica all'articolo 7 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, in materia di destinazione di veicoli fuori uso alle scuole di indirizzo tecnico e agli istituti tecnici superiori per l'utilizzazione a fini didattici. C. 1786 Padovani e C. 2209 L'Abbate.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 29 gennaio 2025.

Mauro ROTELLI, *presidente*, comunica che è stata assegnata alla VIII Commissione, in data 3 febbraio 2025, la proposta di legge C. 2209 L'Abbate, recante modifica all'articolo 7 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, in materia di utilizzazione didattica dei veicoli fuori uso e dei loro componenti presso le scuole di indirizzo tecnico e gli istituti tecnici superiori per promuovere l'educazione alla sostenibilità ambientale, all'economia circolare e alla transizione ecologica. Poiché la suddetta proposta di legge verte su materia identica a quella della proposta di legge già all'ordine del giorno, avverte che ne è stato disposto l'abbinamento ai sensi dell'articolo 77, comma 1, del Regolamento.

Chiede, quindi, al relatore di illustrare il contenuto della proposta di legge C. 2209 abbinata.

Fabrizio ROSSI (FDI), *relatore*, segnala che la proposta di legge n. 2209 è volta a integrare nei percorsi di istruzione tecnico-scientifica e professionale i principi della sostenibilità ambientale, dell'economia circolare e della transizione ecologica, attraverso l'utilizzazione didattica di beni dismessi e dei loro componenti. Fa presente che l'iniziativa mira a sensibilizzare gli studenti sui temi ambientali, potenziando la loro formazione pratica e fornendo competenze utili per affrontare le sfide del mercato del lavoro in un'ottica di sostenibilità e innovazione.

Alla luce di tali premesse, la proposta di legge, composta da un unico articolo, introduce alcune modifiche al decreto legislativo n. 209 del 2003, con cui è stata data attuazione alla direttiva 2000/53/CE sui veicoli fuori uso. In particolare, viene disposto l'inserimento all'articolo 7 dei commi 2-*ter*, 2-*quater* e 2-*quinqüies*.

Il nuovo comma 2-*ter* demanda a un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, la definizione dei tempi e delle modalità per l'utilizzazione didattica dei veicoli fuori uso e dei loro componenti nelle scuole tecniche e negli istituti tecnici superiori.

Il comma 2-*quater* prevede che l'utilizzazione di tali veicoli fuori uso e dei loro componenti avvenga nel rispetto delle misure di sicurezza stabilite dalla normativa vigente, al fine di garantire la tutela degli studenti e del personale scolastico.

Infine, il comma 2-*quinqüies* stabilisce che i veicoli fuori uso e i loro componenti destinati all'uso didattico debbano essere immatricolati in Italia e accompagnati da un certificato che ne attesti l'utilizzabilità in piena sicurezza, secondo quanto disposto dal decreto di cui al comma 2-*ter*.

Sara FERRARI (PD-IDP) giudica con favore gli obiettivi perseguiti dalla proposta di legge in esame, anche tenuto conto del provvedimento adottato dalla provincia autonoma di Trento – citato nella relazione di accompagnamento – che ha autorizzato un'azienda di autodemolizione a fornire alle scuole tecniche e professionali auto demolite bonificate per finalità didattiche.

Pur apprezzando l'intento di consolidare una buona prassi, si dichiara sorpresa per la scelta di ricorrere a uno strumento normativo quale la legge ordinaria considerato che il provvedimento era stato assunto con una determinazione da parte della provincia autonoma di Trento. Ritiene comunque che il provvedimento si traduca in un segnale di attenzione verso il tema nella prospettiva di valorizzare le competenze tecniche.

Patty L'ABBATE (M5S) evidenzia come la proposta di legge si propone di tradurre in misure concrete le finalità dell'economia circolare. Sottolinea, in particolare, come essa contempra, da un lato, la sensibilizzazione alle tematiche della sostenibilità ambientale in ambiente scolastico e, dall'altro, il recupero dei rifiuti in coerenza con gli impegni assunti in sede internazionale.

Mauro ROTELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.50.

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

Martedì 18 febbraio 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.50 alle 13.05.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Mauro ROTELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.05.

Mauro ROTELLI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

5-03582 Ilaria Fontana: Elementi in merito alla realizzazione del completamento del raccordo autostradale Tirreno-Brennero (Ti-Bre).

Valentina BARZOTTI (M5S), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Valentina BARZOTTI (M5S), in qualità di cofirmataria, replicando, esprime insoddisfazione per la risposta fornita dal rappresentante del Governo, rilevando come non chiarisca in che modo il ministero intenda riavviare il percorso di completamento del raccordo autostradale in coerenza con l'accordo sottoscritto dal Governo con la Commissione europea, che prevedeva, tra le altre cose, la realizzazione dell'opera senza alcun contributo statale. Evidenzia, inoltre, l'assenza di una progettualità sostenibile alternativa al Tirreno-Brennero (Ti-Bre) autostradale, reputando, invece, auspicabile orientarsi verso il potenziamento e la riqualificazione degli assi ferroviari nel medesimo ambito territoriale. Giudica, infine, non strategica la realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova, ritenendo preferibile la riqualificazione della strada statale 10 e l'accelerazione nel raddoppio della linea ferroviaria Codogno-Cremona-Mantova, in considerazione del fatto che il primo lotto risulta finanziato e in fase di completamento entro il 2026, mentre per il tratto Codogno-Piadena i tempi di realizzazione appaiono lontani.

5-03583 Simiani: Iniziative per la messa in sicurezza e la riapertura della galleria Monte Pergola lungo il raccordo Avellino-Salerno.

Toni RICCIARDI (PD-IDP), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Toni RICCIARDI (PD-IDP), in qualità di cofirmatario, replicando, pur ringraziando il sottosegretario per il quadro dettagliato fornito, esprime insoddisfazione nel merito, rilevando come – nonostante vengano riconosciute sia la strategicità dell'intervento che i presupposti di urgenza e necessità – si faccia riferimento esclusivamente ad ipotesi di affidamento dei lavori, senza fornire indicazioni sui tempi di consegna per la messa in sicurezza e la riapertura della galleria Monte Pergola. Nell'evidenziare i ripetuti disagi subiti dalla cittadinanza, sollecita il rappresentante del Governo – anche per il tramite di Anas – a garantire un attento monitoraggio dell'*iter*, in modo da poter fornire tempestivamente delle risposte che offrano adeguate rassicurazioni ai territori interessati.

5-03584 Ruffino: Iniziative in ordine alla sospensione del pedaggio lungo la tratta autostradale A33 Asti-Cuneo tra Alba e Alba-Ovest (CN).

Daniela RUFFINO (AZ-PER-RE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Daniela RUFFINO (AZ-PER-RE), replicando, osserva come, dalla risposta del rappresentante del Governo, emerga la problematicità del sistema di esazione del pedaggio, evidenziando come la tecnologia *free flow* non abbia conseguito l'obiettivo di decongestionare la strada provinciale 7 e la viabilità locale. Al contrario, sottolinea come la sospensione del pedaggio nella tratta in esame abbia prodotto effetti migliori in termini di fluidificazione del traffico. Auspica, pertanto, un'ottimizzazione del sistema che non si traduca in un aumento delle tariffe, ma che anzi contempli un loro azzeramento, anche in considerazione del fatto che il persistente congestionamento della strada provinciale 7 rischia di com-

promettere la tempestività del raggiungimento dell'ospedale di Verduno per gli interventi di emergenza sanitaria.

5-03585 Mattia: Iniziative volte alla manutenzione e al potenziamento delle infrastrutture idriche per mitigare gli effetti degli eventi siccitosi.

Aldo MATTIA (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Aldo MATTIA (FDI), replicando, nel giudicare esaustiva la risposta del sottosegretario Ferrante, sottolinea l'importanza del coinvolgimento degli enti locali e dei soggetti operanti sul territorio all'interno di una cabina di regia. Valuta positivamente il fatto che siano pervenuti oltre cinquecento contributi in risposta al bando del MIT, finalizzato alla presentazione di proposte di intervento, evidenziando, tuttavia, la necessità di accelerare l'*iter* burocratico per la realizzazione delle opere ritenute prioritarie, così da scongiurare il ripetersi della situazione vissuta nella scorsa estate, caratterizzata da una carenza di risorse idriche non solo per l'uso agricolo, ma anche per quello civile.

Mauro ROTELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.35.

INTERROGAZIONI

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Mauro ROTELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.35.

5-03443 Ghio: Interventi previsti per la realizzazione del raccordo viario tra la bretella Ceparana-Santo Stefano Magra (SP) e la SS 330 del Buonviaggio.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo, rilevando come dalla risposta siano emerse delle linee di indirizzo in merito. Evidenzia, tuttavia, la mancanza di una chiara tempistica degli interventi prospettati per il miglioramento della viabilità – inclusa quella pesante – sugli assi viari in titolo, assicurando un costante monitoraggio sull'evoluzione dell'*iter*.

5-03444 Ghio: Elementi e intendimenti in merito al piano di monitoraggio del dissesto e agli interventi di ammodernamento della SS 586 della Val d'Aveto e della SS 654 della Val Nure.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per la risposta puntuale, evidenziando la necessità di interventi tempestivi di ammodernamento sulle strade statali 586 e 654, interessate da fenomeni di dissesto idrogeologico e caratterizzate da una perdurante presenza di cantieri. Sottolinea, trattandosi di assi viari che collegano aree interne e isolate, l'importanza di garantire la continuità dei collegamenti, rilevando l'opportunità di superare un approccio incentrato sulla mera mitigazione dei danni a favore di interventi strutturali di prevenzione, volti ad assicurare un adeguato ammodernamento infrastrutturale.

Mauro ROTELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.50.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 18 febbraio 2025.

Audizione informale di rappresentanti di Cisambiente sulle tematiche concernenti i regimi di responsabilità estesa del produttore nella gestione dei rifiuti nel settore tessile.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.20.

Audizione informale di rappresentanti di RLG Systems Italia sulle tematiche concernenti i regimi di responsabilità estesa del produttore nella gestione dei rifiuti nel settore tessile.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.20 alle 15.45.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 18 febbraio 2025.

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti della Società metropolitana acque Torino (SMAT) S.p.A., nell'ambito dell'esame, in sede referente, delle proposte di legge C. 1056 Nazario Pagano e C. 1133 Montemagni, recanti modifica all'articolo 147 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni in materia di gestione autonoma del servizio idrico integrato.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.45 alle 16.05.

Audizione informale, in videoconferenza, di Daniele Baglione, vicesindaco del comune di Gattinara, nell'ambito dell'esame, in sede referente, delle proposte di legge C. 1056 Nazario Pagano e C. 1133 Montemagni, recanti modifica all'articolo 147 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni in materia di gestione autonoma del servizio idrico integrato.

L'audizione informale è stata svolta dalle 16.05 alle 16.10.

ALLEGATO 1

**DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO

La VIII Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge n. 2245, approvato dal Senato, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per la riorganizzazione dei presìdi di sicurezza nelle città di Bologna e Milano e per i lavori di ristrutturazione del Palazzo di giustizia di Milano. Atto n. 247.

PARERE APPROVATO

La VIII Commissione,

premesso che l'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, prevede l'adozione di decreti del Presidente del Consiglio dei ministri per la nomina di Commissari straordinari con il compito di sovrintendere alla realizzazione o al completamento di interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale;

considerata l'esigenza di coordinare in maniera sinergica tutti i procedimenti amministrativi concernenti gli interventi per la riorganizzazione dei presìdi di sicurezza nelle città di Bologna e Milano e la ristrutturazione del Palazzo di giustizia di Milano elencati nell'Allegato 1;

valutata positivamente la nomina dell'ingegnere Michele Pacciani, Provveditore

interregionale *pro tempore* per le opere pubbliche per la Lombardia e l'Emilia-Romagna, a Commissario straordinario per i citati interventi, in sostituzione dell'ingegnere Fabio Riva;

rilevato che il nuovo Commissario opererà secondo la disciplina di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021 e al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 agosto 2021, come modificati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 aprile 2022 e dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 maggio 2022, e svolgerà, altresì, le funzioni di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza;

preso atto della valutazione favorevole espressa dalla Commissione Bilancio nella seduta del 12 febbraio 2025,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 3

5-03582 Ilaria Fontana: Elementi in merito alla realizzazione del completamento del raccordo autostradale Tirreno-Brennero (Ti-Bre).**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

In premessa ricordo che il raccordo autostradale Tirreno-Brennero (Ti-Bre), parte del Corridoio tirrenico della rete europea Ten-T *comprehensive*, attraversa cinque regioni italiane – Liguria, Toscana, Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto – e rappresenta una fondamentale infrastruttura di collegamento tra i principali hub portuali tirrenici, lo snodo interportuale di Parma e il terminale verso il nord Europa.

Per quanto attiene alla realizzazione del collegamento autostradale tra la A15 e la A22 da Fontevivo, in provincia di Parma, a Nogarole Rocca, in provincia di Verona, parte dell'itinerario Ti-Bre, ricordo che l'intervento è stato inserito nel 1° programma delle opere strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121 del 2001 e successivamente confermato tra le opere individuate dal Governo quali strategiche e di preminente interesse nazionale.

Allo stato attuale, in osservanza degli impegni derivanti dalla convenzione sottoscritta il 3 marzo 2010 e dalla delibera

CIPE n. 2 del 2010, la società SALT S.p.A., subentrata alla Società Autocamionale Cisa S.p.A., ha realizzato il 1° stralcio funzionale dell'opera, da Fontevivo a Sissa Trecasali-Terre Verdiane.

Al fine di assicurare la piena funzionalità della citata tratta, risulta necessario prevedere un collegamento con la rete stradale di interesse nazionale attraverso, alternativamente, un collegamento con la futura autostrada regionale Cispadana o con la prosecuzione dell'autostrada sino alla strada statale 10 Padana Inferiore.

Sul punto, sia la regione Lombardia che la regione Emilia-Romagna hanno manifestato l'interesse all'adozione dell'innesto sulla SS 10, che risulta funzionale anche alla realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova di competenza regionale.

Pertanto, sono attualmente in corso le interlocuzioni con gli enti locali per valutare l'alternativa progettuale maggiormente rispondente alle esigenze dei territori interessati, anche in considerazione della rilevanza del tessuto economico, produttivo e turistico dell'area.

ALLEGATO 4

5-03583 Simiani: Iniziative per la messa in sicurezza e la riapertura della galleria Monte Pergola lungo il raccordo Avellino-Salerno.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue sulla base degli elementi forniti dalla società ANAS, dall'agenzia ANSFISA e dalla Prefettura di Avellino, sentita per il tramite del Ministero dell'interno.

In premessa ricordo che l'intervento lungo la galleria Monte Pergola, sul raccordo autostradale Avellino-Salerno, è volto al risanamento delle opere civili del *tunnel* e all'adeguamento degli impianti tecnologici alle vigenti normative. Tali lavori sono stati consegnati all'impresa vincitrice della procedura di gara il 26 gennaio 2022.

Il ritardo registrato nell'esecuzione dei lavori è stato dovuto ad inadempimenti da parte dell'impresa affidataria che hanno determinato il mancato rispetto del cronoprogramma. Di conseguenza, ANAS ha attivato nei confronti dell'impresa, anche a fronte di numerosi infruttuosi solleciti, la procedura di risoluzione del contratto che si è conclusa il 30 settembre 2024. Inoltre, lo scorso 23 ottobre, la direzione lavori ha proceduto alla redazione dello stato di consistenza, in conformità alle disposizioni normative in materia e il successivo 25 novembre, la commissione di collaudo ha effettuato la visita finale per l'accertamento tecnico-contabile, preliminare all'emissione dell'atto di collaudo delle opere realizzate.

Attualmente, sono in corso le procedure propedeutiche volte a riaffidare i lavori nel

minor tempo possibile e comunque entro marzo 2025.

Per quanto attiene alla parte strutturale, rappresento che la suddetta galleria, è soggetta all'applicazione delle « Linee guida per la gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti » approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 247 del 1° agosto 2022.

A tal proposito, si precisa che per la canna della galleria in direzione Avellino, attualmente in esercizio, ANAS ha comunicato che sono in corso gli adempimenti previsti dalle suddette Linee guida.

In particolare, nelle more del completamento dei lavori di adeguamento, la società ha informato di aver completato i rilievi e le indagini con *laser scanner* sulla struttura e di aver affidato i servizi di ingegneria per l'applicazione dell'analisi multilivello finalizzata alla definizione dei Livelli di rischio previsti dalle Linee guida.

Al fine di esercire in sicurezza la galleria in bidirezionale ANAS ha attuato misure di mitigazione del rischio, tra le quali l'interdizione al traffico per i mezzi pesanti, la limitazione della velocità a 40 chilometri orari per tutti i veicoli, un presidio di sorveglianza h24 mediante personale di cantiere, l'installazione di un cavo termosensibile per il rilevamento degli incendi e di 16 colonnine SOS.

ALLEGATO 5

5-03584 Ruffino: Iniziative in ordine alla sospensione del pedaggio lungo la tratta autostradale A33 Asti-Cuneo tra Alba e Alba-Ovest (CN).**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

L'autostrada Asti-Cuneo, che si sviluppa per 90,2 chilometri in due tronchi tra loro connessi da un tratto di 19 chilometri dell'Autostrada A6 Torino-Savona, è gestita dalla società Asti-Cuneo S.p.A. in forza della Convenzione sottoscritta il 1° agosto 2007 con il concedente pro tempore ANAS S.p.A. Attualmente sono in corso i lavori del lotto 2.6.A (Verduno-Cherasco) la cui realizzazione consentirà l'ultimazione dell'intero collegamento.

Il progetto definitivo dell'opera, approvato dal Comitato interministeriale della programmazione economica (CIPE), prevede l'applicazione del pedaggio mediante un sistema automatico di esazione noto come « *Free Flow* », che si avvale di specifici portali di rilevamento lungo il percorso al fine di consentire l'identificazione del veicolo al suo passaggio, permettendo il calcolo automatico dell'importo dovuto per il tratto autostradale effettivamente percorso.

La possibilità di pagare il pedaggio senza soste né rallentamenti alle barriere consente di prevenire alterazioni dei flussi di traffico e di aumentare i livelli di sicurezza per l'utenza.

A partire dal 1° settembre 2024 sono stati attivati i primi quattro portali sulla tratta da Guarene a Rocca Schiavino, che consentono l'esazione del pedaggio a tariffe invariate in sostituzione della ex barriera di

Govone. Il sistema verrà successivamente completato con l'attivazione dei portali e dismettendo l'attuale casello di Cherasco. Contestualmente verrà attivato il portale presso l'ingresso dell'ospedale di Verduno che permetterà l'esenzione del pedaggio per l'utenza locale che dovrà recarsi presso il nosocomio. Si conferma, inoltre, che, per la tratta tra Roddi e Alba Ovest, il pagamento del pedaggio è attualmente sospeso fino al completamento funzionale dell'infrastruttura nel segmento Roddi-Alba Ovest-Cherasco.

In riferimento al quesito posto dal deputato interrogante, per le tratte attualmente soggette a pedaggio, rappresento che la società Asti-Cuneo ha comunicato che sono in corso una serie di ottimizzazioni del sistema di esazione che consentiranno di garantire agli utenti una gestione del pedaggio più efficiente. Inoltre, è in fase di sviluppo una nuova *app* che consentirà di visualizzare i transiti e procedere ai pagamenti in modo più semplice e immediato.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, comunque, richiesto al concessionario di assicurare la più ampia assistenza agli utenti ed escludere qualsiasi aggravio di oneri per problematiche legate alla funzionalità del sistema di esazione, ottenendo la garanzia che venga riscosso esclusivamente il costo del pedaggio dovuto.

ALLEGATO 6

5-03585 Mattia: Iniziative volte alla manutenzione e al potenziamento delle infrastrutture idriche per mitigare gli effetti degli eventi siccitosi.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, coerentemente con le proprie competenze e funzioni, è impegnato a esercitare il ruolo di coordinamento strategico nella programmazione di interventi infrastrutturali relativi all'approvvigionamento idrico primario, nel suo complesso e per tutti i settori.

Tale attività, svolta con altri soggetti istituzionali come Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, regioni e Autorità di bacino distrettuale, prevede il finanziamento di interventi volti al miglioramento della sicurezza delle grandi dighe già realizzate e all'ultimazione di quelle incompiute, al completamento ed efficientamento delle opere di adduzione e di distribuzione primaria nonché alla riduzione delle perdite idriche nelle reti di distribuzione ad uso potabile.

A tal proposito, in attuazione della riforma del PNRR, il decreto interministeriale n. 350 del 25 ottobre 2022, ha fissato i principi per la definizione del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNISSI), specificando le modalità di presentazione e di valutazione delle proposte di finanziamento, tenendo conto anche della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria delle stesse.

Nel giugno 2023 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha pubblicato un bando finalizzato alla presentazione di proposte di interventi da parte di una molteplicità di soggetti, tra i quali regioni, province autonome, Autorità di bacino distrettuali ed enti di Governo d'ambito. Allo scadere del termine di presentazione, fissato nel successivo ottobre, sono pervenute

562 proposte. L'istruttoria si è conclusa con l'inserimento nel Piano di 418 interventi ammessi, dei quali 59 in classe di merito alta (A), 183 in classe B e 176 in classe C, riguardanti l'intero territorio nazionale ed eterogenei per settore di intervento, fabbisogno richiesto e livello di progettazione raggiunto.

I risultati di tale analisi sono confluiti nel piano suddetto che è stato adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 ottobre 2024 e pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 27 dicembre 2024.

Le programmazioni adottate per il finanziamento di interventi nel settore idrico che sono confluite nel Piano comprendono, tra altre fonti di finanziamento, anche gli investimenti PNRR relativi alle infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico (M2C4-I.4.1) e alla riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti (M2C4-I.4.2).

In particolare, con riguardo a quest'ultima linea di intervento sono attualmente in corso i lavori relativi a 101 interventi su tutto il territorio nazionale tra i quali, ad esempio, i progetti di Acquedotto Pugliese per la digitalizzazione e modellazione delle reti di distribuzione mediante l'installazione di *software* di gestione delle acque e della società Metropolitana acque Torino per la trasformazione digitale della gestione dei sistemi acquedottistici.

Inoltre, con riguardo alle innovazioni di carattere normativo, il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 94 del 2024, che detta la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio degli sbarramenti di ritenuta, ha aggiornato il precedente regolamento dighe,

di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 1363 del 1959, procedendo con una razionalizzazione e sistematizzazione della normativa esistente e prevedendo importanti innovazioni rispetto al regolamento citato.

La principale novità è costituita dall'introduzione della disciplina dei procedimenti relativi alla progettazione ed esecuzione di interventi sulle dighe esistenti che regola per la prima volta la materia. Ulteriori innovazioni riguardano l'allineamento al nuovo Codice dei contratti pubblici delle disposizioni sulla progettazione degli im-

pianti di ritenuta e delle opere di derivazione, anche mediante l'adeguamento ai due nuovi livelli di progettazione in materia di lavori pubblici (PE e PFTE).

In conclusione, confermo che l'obiettivo strategico del Ministero è garantire il governo unitario delle acque, regolando i trasferimenti finanziari sulla base degli effettivi fabbisogni idrici dei territori, considerando anche l'importanza della risorsa idrica sia per settori economici, come i comparti agricoltura, industria ed energia, che per l'uso quotidiano da parte dei cittadini.

ALLEGATO 7

5-03443 Ghio: Interventi previsti per la realizzazione del raccordo viario tra la bretella Ceparana-Santo Stefano Magra (SP) e la SS 330 del Buonviaggio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento ai quesiti posti, rappresento quanto segue.

In premessa ricordo che, in conseguenza del cedimento del Ponte sul fiume Magra verificatosi l'8 aprile 2020, il Commissario straordinario per la ricostruzione dell'opera, al fine di assicurare la viabilità alternativa di accesso al comune di Albiano ed ai paesi della Lunigiana, ha previsto anche la realizzazione di due rampe di accesso all'autostrada A12 all'altezza di Ceparana nel comune di Bolano.

L'esecuzione e la gestione delle rampe è regolata con apposito Protocollo d'intesa, sottoscritto il 30 aprile 2021, tra il Commissario straordinario, la società concessionaria SALT S.p.a., ANAS S.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attribuendo all'opera realizzata, esclusivamente la valenza di viabilità alternativa rispetto al ponte di Albiano, con previsione di demolizione al momento del ripristino dell'originario collegamento.

Tuttavia, in considerazione dei significativi volumi di traffico registrati sulle rampe sin dal momento della messa in esercizio, si è proceduto ad un'analisi sull'ipotesi della loro permanenza anche successivamente al ripristino del ponte di Albiano. Tale ipotesi è stata, altresì, valutata in seguito alle segnalazioni dei rappresentanti degli enti territoriali che hanno evidenziato l'utilità delle rampe per la mobilità del territorio attraversato dai fiumi Magra e Vara.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, quindi, concordato con la società SALT S.p.a. di rilevare l'evoluzione dei transiti per il periodo corrispondente ad un anno. Tale monitoraggio ha confermato l'utilità dell'opera e, di conseguenza, sono state avviate le attività propedeutiche al mantenimento delle rampe.

Conseguentemente, il 9 luglio 2024, si è svolta la conferenza di servizi in modalità «sincrona», nell'ambito della quale si è confermato il parere favorevole al mantenimento dei manufatti e si è ribadita la necessità di definire in maniera più puntuale i termini del rapporto concessorio con la Società Concessioni del Tirreno S.p.a., nel frattempo subentrata nei rapporti convenzionali a SALT S.p.a., poiché l'attività oggetto della Conferenza non era prevista nella gara di affidamento.

In tale frangente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha evidenziato la necessità di stipulare un atto convenzionale che disciplini tutti gli aspetti tecnici, economici, finanziari e patrimoniali relativi alla risoluzione dell'interferenza tra l'intervento in argomento e le opere in corso di realizzazione da parte della provincia della Spezia, denominate «Collegamento tra raccordo autostradale e la sponda destra del fiume Magra-Ponte Ceparana».

Inoltre, con il decreto direttoriale del 25 luglio 2024, è stata adottata la determinazione di conclusione positiva della conferenza con la quale si è perfezionata positivamente l'intesa Stato-regione Liguria. Tra le prescrizioni rese dalla provincia della Spezia in conferenza di servizi è stato richiesto che la progettazione esecutiva del collegamento tra il ponte e la rotatoria venisse predisposta e finanziata dalla concessionaria, rimandando ad un successivo approfondimento con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione degli aspetti finanziari relativi alla realizzazione delle opere.

La Società Concessioni del Tirreno S.p.a. sta pertanto valutando le alternative progettuali che consentano di realizzare tale collegamento, che saranno trasmesse al Mi-

nistero delle infrastrutture e dei trasporti per il parere di competenza nelle prossime settimane.

Per quanto riguarda la viabilità ordinaria, la regione Liguria, sentita sul punto, ha rappresentato che sono in corso i lavori per la realizzazione di un nuovo collegamento fra la piana di Ceparana e l'area produttiva di Stefano Magra, per il quale è stata individuata come soggetto attuatore la provincia della Spezia. In particolare, il nuovo asse infrastrutturale, che ha origine in corrispondenza di Via Radio – Lato Ceparana,

e termina raccordandosi su Via Arenelle a Santo Stefano, rappresenterà un nuovo e più funzionale collegamento fra le due sponde del Fiume Magra, garantendo un miglioramento dell'accessibilità alla rete autostradale esistente, e il perfezionamento della circolazione viaria della Piana. Tale scelta progettuale è stata dettata dalla necessità di evitare interferenza con le suddette rampe autostradali e di garantire la funzionalità dell'opera rispetto alla viabilità locale.

ALLEGATO 8

5-03444 Ghio: Elementi e intendimenti in merito al piano di monitoraggio del dissesto e agli interventi di ammodernamento della SS 586 della Val d'Aveto e della SS 654 della Val Nure.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento ai quesiti posti, rappresento quanto segue, sulla base degli elementi forniti dalla società ANAS.

In premessa ricordo che la strada statale 586 « della Val d'Aveto », limitatamente al tratto tra Carasco e Rezzoaglio, e la strada statale 654 « della Val Nure », sono rientrate nella gestione di ANAS dal 1° agosto 2018.

Successivamente a tale data, la società ha avviato un importante programma di riqualificazione delle stesse, mirato al consolidamento del corpo stradale e al ripristino del piano viabile al fine di garantire le condizioni di transitabilità della circolazione stradale. Occorre precisare che le due arterie si sviluppano attraverso l'Appennino Ligure, con un tracciato plano-altimetrico ricco di curve e tornanti in un contesto geomorfologico molto complesso.

In particolare, sulla SS 586 sono stati investiti oltre 29 milioni di euro per un totale di 31 interventi, di cui 15 già completati e 7 attualmente in corso. È previsto, inoltre, il prossimo avvio di 2 interventi e altri 7 sono in fase di progettazione.

In particolare, lungo la citata strada sono in corso i seguenti interventi per i quali sono istituiti sensi unici alternati:

al km 30, in comune di Rezzoaglio, rispetto al quale sono in corso i lavori per il consolidamento del ciglio di valle. Il ripristino della circolazione a doppio senso di marcia è previsto entro la fine del corrente mese;

al km 42, in comune di Borzonasca, i cui lavori di ripristino della circolazione sono stati consegnati nel settembre 2024.

Attualmente il senso unico alternato è stato rimosso ma è prevista una sua ulteriore istituzione al fine di completare, entro il primo semestre 2025, le attività di messa in sicurezza della parete rocciosa insistente sul luogo;

al km 56, nel comune di Borzonasca, dove sono in corso di esecuzione lavori che non determinano limitazioni al transito. Tuttavia, al fine di completare le opere di consolidamento del ciglio di valle, è prevista la prossima istituzione del senso unico alternato fino al mese di giugno 2025;

al km 65, nel comune di Carasco, rispetto al quale sono in corso i lavori per il consolidamento del ciglio di valle. Il ripristino della circolazione a doppio senso di marcia è previsto entro la fine del corrente mese.

Sempre sulla SS 586 è prevista, inoltre, l'installazione di un senso unico alternato con impianto semaforico per i lavori di consolidamento del ponte al km 46. L'ultimazione di tale intervento e la conseguente rimozione del senso unico alternato è prevista entro la fine della corrente annualità.

Con riferimento, invece, alla SS 654, ANAS ha previsto investimenti per quasi 18 milioni di euro per un totale di 15 interventi, di cui 3 in corso e 9 completati. Inoltre, sono in fase di progettazione ulteriori 3 interventi. Attualmente, al km 77, nel comune di Santo Stefano d'Aveto, sono, in corso i lavori per il consolidamento del ciglio di valle, con previsione di ripristino della circolazione a doppio senso di marcia entro la fine del corrente mese.

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	72
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	80

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 9 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle procedure per il rilascio delle autorizzazioni per le competizioni sportive su strada. C. 1976 Pella (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	76
--	----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana: esame del documento conclusivo (<i>Esame e approvazione del documento conclusivo</i>)	76
ALLEGATO 2 (<i>Documento conclusivo approvato</i>)	81

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final).	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final) (<i>Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale</i>) .	78
ALLEGATO 3 (<i>Documento finale approvato</i>)	111

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 8.35.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*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.

Rivolge, inoltre, un ringraziamento ai colleghi della Commissione per le manifestazioni di vicinanza ricevute nel corso della scorsa settimana.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad

esprimere il parere, per i profili di competenza, alle Commissioni riunite Affari costituzionali e Bilancio sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi, già approvato dal Senato (C. 2245, Governo).

Soffermandosi sui profili di interesse della Commissione, giudica positivamente il lavoro svolto nel corso dell'esame presso il Senato, segnalando che numerose disposizioni di interesse della Commissione sono state introdotte proprio in quella sede e che per tale motivo si accinge a presentare una proposta di parere favorevole senza osservazioni.

L'articolo 7, comma 3, differisce dal 31 dicembre 2024 al 30 aprile 2025 i termini previsti da alcune disposizioni del decreto ministeriale del 2005, relativo alla sicurezza delle gallerie ferroviarie, nelle more dell'emanazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) contenente apposite linee guida, relative a prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione che i gestori e le imprese ferroviarie dovranno applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria.

L'articolo 7, comma 4, proroga al 2025 la sospensione, già prevista per gli anni 2023 e 2024 dalla legge di bilancio 2023, dell'aggiornamento biennale dell'importo delle sanzioni amministrative previste dal codice della strada. Conseguentemente, proroga al 1° dicembre 2025 il termine entro cui deve essere adottato il decreto ministeriale relativo al predetto aggiornamento, che sarà applicato dal 1° gennaio 2026, sulla base all'andamento inflattivo del biennio 2024-2025.

L'articolo 7, commi 4-*bis* e 4-*ter*, introdotti nel corso dell'esame al Senato, proroga dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 il termine di applicazione delle disposizioni che consentono agli ispettori del MIT di procedere agli accertamenti in materia di revisione periodica dei veicoli (articolo 10, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228) e al personale in quiescenza della motorizzazione civile di

svolgere le prove di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento delle abilitazioni di guida (articolo 13, comma 6-*bis*, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183).

L'articolo 7, comma 4-*sexies*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, proroga dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 la facoltà, in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione, i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo siano stipulati dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore in forma scritta e alla presenza di due testimoni, fermo l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dal medesimo codice.

L'articolo 7, comma 4-*septies*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, interviene sulla disciplina dell'articolo 7-*bis* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, prevedendo che il termine originariamente fissato al 30 marzo 2025 per la sospensione dell'efficacia delle disposizioni contenute nel decreto ministeriale che fissa le linee guida in materia di trasporti in condizioni di eccezionalità, venga posticipato al 30 marzo 2026. Viene inoltre riformulato il comma 2 del medesimo articolo al fine di definire la disciplina intanto applicabile a tale tipologia di trasporti. Interviene, infine, sul comma 2-*bis*, concernente la definizione, da parte del tavolo tecnico a tal fine istituito presso il MIT, del Piano nazionale per i trasporti in condizioni di eccezionalità, prorogandone il termine dal 30 ottobre 2024 al 31 dicembre 2025.

L'articolo 7, comma 4-*octies*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, estende agli anni 2025 e 2026 l'autorizzazione di spesa di 150.000 euro, originariamente prevista per il solo 2024, per il compenso del Commissario straordinario per la realizzazione della Linea 2 della metropolitana di Torino e per il relativo supporto tecnico.

L'articolo 7, comma 4-*novies*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, proroga dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 il termine entro cui devono essere eseguite o contabilizzate le lavorazioni, da parte delle società del gruppo Ferrovie dello Stato,

affinché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa riconoscere alla società maggiori somme a titolo di revisione dei prezzi. Il pagamento è subordinato alla verifica da parte del Ministero dell'effettivo fabbisogno aggiuntivo, che deve essere richiesto da Rete Ferroviaria Italiana Spa entro il 31 gennaio 2026. A tal fine, si autorizza una spesa di 175 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026.

L'articolo 7, commi 4-*decies* e 4-*undecies*, introdotti al Senato, intervengono al fine di garantire continuità al servizio di assistente bagnanti per la stagione balneare 2025. Nello specifico, i brevetti di salvamento mare, salvamento acque interne e salvamento piscine, in corso di validità alla data del 30 settembre 2024, con termine di scadenza compreso tra il 1° ottobre 2024 e il 29 settembre 2025, restano validi fino al 30 settembre 2025. Inoltre, l'efficacia del requisito della maggiore età per lo svolgimento dell'attività di assistente bagnante è sospesa dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame fino al 30 settembre 2025.

L'articolo 7, comma 4-*quater*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, è volto ad estendere e a disciplinare fino al 31 agosto 2026, l'attività del Commissario straordinario per la ricostruzione del cosiddetto ponte Morandi relativamente al Tunnel sub-portuale e alla Diga foranea di Genova. Il successivo comma 4-*quinquies* reca la relativa clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 13, comma 1-*quater*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, interviene sulla disciplina dell'attività di autoriparazione. In particolare, in virtù della modifica disposta, le imprese che, alla data di entrata in vigore della relativa normativa, risultavano iscritte nel registro delle imprese o nell'albo delle imprese artigiane ed abilitate alle attività di meccanica e motoristica o a quella di elettrauto, possono proseguire le rispettive attività non più per undici anni, bensì per dodici anni e sei mesi successivi alla medesima data.

L'articolo 15, commi 2-*ter* e 2-*quater*, introdotti nel corso dell'esame al Senato, differiscono, rispettivamente, dal 31 ottobre 2023 al 30 giugno 2025 il termine entro

il quale le regioni devono adeguare le proprie normative alle disposizioni in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali, di cui al decreto legislativo n. 40 del 2021, oltre che a quelle costituenti principi fondamentali in tema di sicurezza individuale e collettiva nella pratica dello sci e degli altri *sport* della neve, e dal 31 ottobre 2024 al 30 giugno 2025 il termine entro il quale i gestori delle aree sciabili attrezzate e degli impianti di risalita devono adeguare gli impianti di risalita e le piste da sci alle prescrizioni stabilite in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali, di cui al predetto decreto.

L'articolo 19, comma 1-*ter*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, fissa nuovi termini per la revisione generale periodica delle macchine agricole immatricolate fino al 31 dicembre 2019.

Richiama infine ulteriori disposizioni per i profili di interesse che possono presentare per la Commissione.

L'articolo 3, commi da 14-*octies* a 14-*decies*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, estende il credito d'imposta per gli investimenti nelle zone logistiche semplificate (ZLS) anche agli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2025 al 15 novembre 2025, disciplinandone, altresì, la modalità di accesso e la relativa misura.

L'articolo 7, comma 4-*duodecies*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, individua la procedura in base alla quale, con decreto interministeriale, è definito, secondo l'originaria graduatoria, l'elenco degli interventi che possono accedere all'erogazione delle ulteriori rate dei finanziamenti del Fondo per la messa in sicurezza dei ponti sul bacino del Po (articolo 1, comma 891, della legge 30 dicembre 2018, n. 145), a condizione che l'aggiudicazione del relativo appalto di lavori avvenga entro e non oltre il 31 dicembre 2025.

L'articolo 10, comma 7, proroga al 31 dicembre 2025 il termine a partire dal quale dovranno essere utilizzate le cosiddette infrastrutture digitali interdistrettuali per compiere le operazioni di intercettazione nei procedimenti penali.

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

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime parere conforme a quello della relatrice.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) annuncia il voto contrario della propria forza politica sulla proposta di parere favorevole formulata dalla relatrice.

Giudica, infatti, negativamente le modalità con le quali il provvedimento in esame affronta temi di significativo rilievo, quali la sicurezza nelle discipline sportive invernali e la gestione dei trasporti su strada. Ritiene, in particolare, che sarebbe stato opportuno porre in essere un maggiore approfondimento delle relative tematiche, al fine di realizzare un intervento che non si limiti alla proroga dei termini, ma che tratti anche il merito delle problematiche considerate.

Antonino IARIA (M5S) fa presente che, sebbene i principali temi oggetto del provvedimento siano già stati trattati dalla Commissione nel corso dell'esame della riforma del codice della strada, l'atteggiamento tenuto dal Governo in quella sede non ha consentito di svolgere un'analisi adeguata e approfondita, che l'importanza delle problematiche avrebbe invece richiesto. Rileva, inoltre, come le molteplici criticità legate alla riforma codice della strada costituiscano proprio una diretta conseguenza di tale atteggiamento dell'Esecutivo e come le proroghe disposte con il provvedimento in esame costituiscano la conferma che, in quella sede, lo scopo perseguito fosse soltanto quello di concludere la riforma per poterla impiegare a fini propagandistici.

Soffermandosi sul contenuto della disposizione di cui all'articolo 7, comma 4-*octies*, del provvedimento, fa presente che i ritardi nella realizzazione della Linea 2 della metropolitana di Torino non dipendono da un'incapacità progettuale, bensì dalla circostanza che il Governo non ha la volontà di predisporre una copertura finanziaria che contempli anche gli *extra* costi legati alla realizzazione del progetto in questione. Auspica pertanto che, dopo la proroga disposta dal decreto in esame, sia finalmente dato avvio ai lavori di costru-

zione, al fine di realizzare il più rapidamente possibile un'opera fortemente voluta dal precedente Governo e dalla precedente amministrazione comunale di Torino.

Giudica, inoltre, negativamente il calo di attenzione che si sta riscontrando sui temi del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile e multimodale. Ritiene, quindi, che il Governo non stia portando avanti i propri programmi in maniera ferma e decisa come in origine aveva annunciato, ma che al contrario, mediante i continui disinvestimenti, stia revocando il proprio sostegno a temi di primario interesse per il Paese.

Segnala in conclusione un elemento positivo del provvedimento in esame, rivolgendo un ringraziamento per il lavoro che ha portato a disporre la proroga dei termini al fine di consentire l'erogazione dei finanziamenti a valere sul Fondo per la messa in sicurezza dei ponti sul bacino del Po, fortemente voluto dal ministro Toninelli e molto atteso dai territori. Nell'auspicare un rapido inizio dei relativi lavori, invita il Governo ad indagare sulle ragioni che hanno determinato il ritardo nell'attuazione dei progetti e conseguentemente il rischio di perdere le risorse a tal fine predisposte.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 8.45.

SEDE REFERENTE

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 8.45.

Modifiche all'articolo 9 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle procedure per il rilascio delle autorizzazioni per le competizioni sportive su strada.

C. 1976 Pella.

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 29 gennaio 2025.

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 altresì che sono pervenuti i pareri favorevoli delle Commissioni Affari costituzionali, Giustizia, Bilancio, Cultura e Ambiente, mentre la Commissione parlamentare per le questioni regionali ha rinunciato a esprimere il parere di competenza.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) annuncia il voto favorevole del proprio gruppo.

Antonino IARIA (M5S) annuncia il voto favorevole del gruppo MoVimento 5 Stelle.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione delibera di conferire il mandato al relatore, Andrea Caroppo, di riferire in senso favorevole all'Assemblea sul provvedimento in esame, nonché di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che, conformemente a un intendimento emerso in sede di ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, sarà richiesto alla Presidenza della Camera il trasferimento del testo in sede legislativa, una volta che sia stata verificata la sussistenza delle condizioni previste ai sensi dell'articolo 92, comma 6, del Regolamento.

Ricorda che a tal fine è necessario che la richiesta di trasferimento in sede legislativa sia sottoscritta da tutti i rappresentanti dei Gruppi della Commissione o da più dei quattro quinti dei componenti la Commissione stessa e che sia acquisito l'assenso del Governo, al quale il testo sarà trasmesso già nella giornata odierna.

La seduta termina alle 8.50.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 8.50.

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana: esame del documento conclusivo.

(Esame e approvazione del documento conclusivo).

La Commissione inizia l'esame del documento conclusivo.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica.

Comunica altresì 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 quindi che la proposta di documento conclusivo è già stata condivisa dai rappresentanti dei Gruppi e inviata a tutti i membri della Commissione per le vie brevi (*vedi allegato 2*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) giudica positivamente la conclusione di un percorso che ha impegnato la Commissione nei primi due anni della legisla-

tura ed ha costituito uno degli assi portanti dei suoi lavori.

Ricorda l'importante contributo dato dal gruppo Partito Democratico, mediante l'approfondito studio dei documenti e il proficuo confronto con le parti sociali e con gli operatori appartenenti ai diversi settori del mondo dei trasporti.

Auspica che il documento conclusivo in esame costituisca un punto di riferimento anche per i futuri operatori, manifesta l'opportunità di adottare specifiche iniziative finalizzate a garantirne la divulgazione nei territori e ad assicurarne la pubblicità, anche tramite gli organi di stampa.

Fa presente, inoltre, che dai lavori svolti dalla Commissione è emersa la centralità non soltanto dell'esigenza di definire al meglio i rapporti con l'Unione europea, soprattutto per quanto concerne la disciplina degli aiuti di Stato, ma anche di individuare una copertura finanziaria adeguata, che consenta di intervenire efficacemente a tutela del diritto alla mobilità dei cittadini.

Ricorda, al riguardo, che negli ultimi anni sono state tracciate delle direttrici in questa direzione, mediante l'istituzione di appositi fondi, che si auspica che il Governo possa ulteriormente incrementare. Richiama, in particolare, i fondi istituiti dalla legge di bilancio 2023, quali il Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità (articolo 1, comma 806) e il Fondo destinato a garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia e la Sardegna (articolo 1, comma 494), nonché il Fondo perequativo infrastrutturale istituito dal decreto-legge n. 121 del 2021 (articolo 15, comma 1-ter).

Annuncia in conclusione il voto favorevole della propria forza politica sulla proposta di documento conclusivo.

Giorgio FEDE (M5S), nel giudicare positivamente il lavoro complessivamente svolto dalla Commissione, auspica che l'approvazione della proposta di documento conclusivo in esame possa costituire un punto di svolta per il Paese e per il suo sistema di trasporti.

Pur esprimendo il proprio apprezzamento per la chiarezza con cui il testo in esame illustra le problematiche che affliggono il sistema trasportistico nazionale, ne critica il contenuto, censurando la mancanza di proposte di soluzione, soprattutto di carattere finanziario, che possano eventualmente ovviare alle molteplici criticità emerse.

Annuncia, in conclusione, l'astensione della propria forza politica.

Maria Grazia FRIJIA (FDI) annuncia il voto favorevole della propria forza politica sulla proposta di documento conclusivo in esame.

Rileva, in particolare, come il testo contenga non soltanto un approfondimento delle molteplici problematiche emerse nel corso del ciclo di audizioni svolto presso la Commissione, ma anche alcune proposte di soluzione.

Ringrazia, pertanto, il presidente Deidda per l'importante lavoro svolto e per l'approccio adottato nella predisposizione del documento conclusivo.

Tra le diverse soluzioni prospettate dal documento, richiama in particolare quelle relative alla problematica dei certificati ETS, con riferimento alla quale vengono formulate due importanti proposte. La prima concerne i rapporti con l'Unione europea, auspicando una revisione del sistema ETS, soprattutto sotto il profilo dell'applicabilità ai servizi di collegamento con le isole, anche al fine di ridurre l'impatto sul costo dei biglietti. La seconda concerne, invece, la destinazione delle risorse derivanti dal sistema ETS, che dovrebbero essere finalizzate a garantire una più efficace tutela del diritto alla mobilità dei cittadini delle isole, quali in particolare la Sicilia e la Sardegna.

Segnala, poi, che le questioni trattate nella proposta di documento conclusivo intersecano anche il tema dei diritti dei passeggeri, che la Commissione sta peraltro trattando in relazione alle proposte di regolamento europeo attualmente in corso di esame presso le istituzioni dell'Unione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ringrazia i componenti della Commissione e gli uffici per l'importante lavoro svolto.

Ricorda, in particolare, che la richiesta di avviare l'indagine conoscitiva che la Commissione si appresta a concludere nella seduta odierna è stata avanzata all'inizio della legislatura da tutte le forze politiche, sia di maggioranza che di opposizione, rammentando in particolare la richiesta in tal senso formulata dal collega Barbagallo.

Riconosce, inoltre, al testo in esame il merito di portare chiarezza su un tema di significativa importanza per il Paese, rilevando che dal documento emerge come la tutela del diritto alla continuità territoriale non costituisca un'esigenza soltanto per le isole, ma anche per le molteplici aree periferiche presenti sul territorio.

Auspica pertanto che il lavoro svolto dalla Commissione possa costituire l'inizio di un percorso che verrà proseguito anche nelle prossime legislature.

Condivide, infine, l'opportunità di garantire un'ampia divulgazione del documento, anche attraverso lo svolgimento di incontri nei territori.

La Commissione approva il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 9.

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

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 9.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final).

(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 13 novembre 2024.

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.

Maria Grazia FRIJIA (FDI), *relatrice*, presenta, anche a nome del correlatore Barbagallo, una proposta di documento finale (*vedi allegato 3*).

Fa presente, anzitutto, che il documento in esame costituisce non soltanto il frutto di un lungo lavoro di approfondimento svolto dalla Commissione, ma anche di una proficua collaborazione con i gruppi di opposizione, con i quali si è condivisa la necessità di portare alla luce le esigenze sottese ai settori oggetto di intervento e concernenti, nello specifico, la tutela dei diritti dei passeggeri e la qualità dei servizi di trasporto pubblico.

Ricorda, poi, che le proposte di regolamento che la Commissione ha esaminato si inseriscono all'interno del quadro regolamentare europeo con la finalità di rafforzare i diritti dei passeggeri già riconosciuti dai regolamenti precedentemente adottati, nonché di colmare una lacuna normativa in relazione al tema dei viaggi multimodali.

Nel ringraziare i colleghi della Commissione e gli uffici per l'importante lavoro svolto, richiama alcuni punti salienti trattati all'interno della proposta di documento finale in esame.

In primo luogo, ribadisce l'esigenza di colmare la lacuna normativa esistente in materia di viaggi multimodali, mediante una chiara definizione dei ruoli. Richiama,

poi, la necessità di semplificare le procedure di rimborso dei biglietti, mediante la predisposizione di un modello unico di richiesta. Segnala, inoltre, la necessità di definire una disciplina omogenea tra le diverse compagnie aeree in relazione alle dimensioni e al peso dei bagagli. Infine, sottolinea l'opportunità di contemplare un biglietto gratuito per coloro che forniscono assistenza alle persone con disabilità.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), *relatore*, ringrazia la collega Frijia, i componenti della Commissione, gli uffici e i soggetti auditi per l'importante contributo fornito.

Ricorda, in particolare, che dal ciclo di audizioni svolto presso la Commissione è emersa la mancanza di chiarezza in relazione al tema dei diritti dei passeggeri e, nello specifico, alle procedure di reclamo, che infatti vengono raramente attivate dagli utenti.

Auspica, pertanto, che il procedimento a livello europeo si concluda in tempi rapidi, al fine di fornire un'adeguata e tempestiva tutela al diritto alla mobilità sancito, peraltro, anche dal diritto dell'Unione.

Richiama, poi, alcuni punti salienti della proposta di documento finale in esame: in

primo luogo, la necessità di uniformare la disciplina che i vettori aerei adottano in relazione al peso e alle dimensioni dei bagagli a mano; in secondo luogo, il contrasto alla pratica dell'*overbooking*, che risulta particolarmente gravosa per i cittadini, soprattutto se appartenenti alle regioni insulari; in terzo luogo, il contrasto all'abuso dell'esenzione di responsabilità in caso di circostanze eccezionali da parte dei vettori, che talvolta si traduce in una sorta di sanatoria anche a fronte di responsabilità evidenti; infine, la previsione di un termine di sette giorni per l'emissione dei rimborsi e una specifica tutela per le persone con disabilità o con mobilità ridotta.

La Commissione approva la proposta di documento finale dei relatori (*vedi allegato 3*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nel ringraziare tutti i gruppi per il confronto intercorso, avverte che il documento approvato sarà trasmesso, oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo, alla Commissione europea e al Consiglio dell'Unione europea.

La seduta termina alle 9.15.

ALLEGATO 1

**DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge C. 2245, approvato dal Senato, di conversione del decreto-legge n. 202 del 2024, recante « Disposizioni urgenti in materia di termini normativi »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.**DOCUMENTO CONCLUSIVO APPROVATO****Sommario**

1. Premessa. L'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030	82
2. Il quadro normativo europeo e nazionale	84
2.1. La politica europea di coesione economica, sociale e territoriale	84
2.2. La conformazione geografica dell'Italia e la peculiarità delle isole	85
2.3. Il diritto alla mobilità come diritto sociale: la continuità territoriale	86
2.3.1. Gli oneri di servizio pubblico: la normativa europea per il trasporto aereo e marittimo	87
2.3.2. Gli oneri di servizio pubblico: la giurisprudenza europea	89
2.3.3. Gli oneri di servizio pubblico e continuità territoriale: le misure previste dalla normativa nazionale	90
3. Il trasporto aereo	93
3.1. Panoramica del settore	93
3.2. Questioni economiche e di concorrenza	93
3.3. Questioni normative	96
3.4. Questioni infrastrutturali	99
4. Il trasporto marittimo	100
4.1. Panoramica del settore	100
4.2. Questioni economiche e di concorrenza	101
4.3. Questioni normative	103
4.4. Questioni infrastrutturali	104
5. Conclusioni	106
5.1. Principio di continuità territoriale	107
5.2. Rapporti con l'Unione europea	107
5.3. Politiche di sostegno al settore dei trasporti	108
5.4. Esigenze di programmazione e innovazione nel settore dei trasporti aerei, marittimi e su ferro	109

1. Premessa. L'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030

La riforma costituzionale del 2022, che ha sancito il principio di insularità, ha dato una nuova cornice, politica e giuridica, agli interventi pubblici per la continuità territoriale, aprendo la strada a una rivisitazione complessiva delle politiche in atto in questo ambito, nella consapevolezza della peculiarità morfologica italiana.

A tal fine, la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, nella seduta del 22 marzo 2023, ha deliberato lo svolgimento di un'indagine conoscitiva su « Prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana » con lo scopo di verificare lo stato di attuazione delle misure previste a livello nazionale in materia di continuità territoriale e raccogliere informazioni e dati utili alla definizione di un nuovo quadro di politiche pubbliche in grado di porre rimedio alle eventuali inefficienze dei servizi di trasporto che servono le isole e le zone decentrate del territorio nazionale e di garantire ai cittadini di quei luoghi la certezza, regolarità e continuità dei collegamenti all'interno dello Stato e con il resto dell'Europa, nonché l'applicazione di condizioni tariffarie ragionevoli.

Nella seduta del 10 luglio 2024 la Commissione ha inoltre approvato due risoluzioni concernenti il tema dell'insularità e finalizzate a impegnare il Governo ad adottare ogni opportuna iniziativa legislativa e regolamentare per l'attuazione e la tutela del diritto alla mobilità per le isole, in ossequio al riconoscimento costituzionale del predetto principio e alla normativa europea in materia di continuità territoriale. Le risoluzioni Deidda 7-00114 e Barbagallo 7-00230, infatti, prendono atto dello svantaggio socio-economico derivante dalla condizione di insularità e, conseguentemente, sollecitano il Governo a intervenire al fine di predisporre iniziative di carattere legislativo e regolamentare che consentano di dare piena applicazione al principio di insularità, anche promuovendo le modifiche alla normativa dell'Unione europea in materia di trasporti aerei e marittimi necessarie alla mitigazione del divario economico-

sociale derivante dalla condizione insulare, oltre che valutando l'opportunità di intraprendere iniziative di sostegno alle imprese che si impegnano a garantire la continuità territoriale sul territorio italiano.

In particolare, secondo il programma approvato dalla Commissione, l'indagine conoscitiva in questione mirava ad acquisire elementi informativi in merito ai seguenti aspetti:

- verifica aggiornata sulla continuità territoriale: gare per il servizio sulle diverse tratte, compensazioni per gli operatori per gli oneri di servizio pubblico, rispondenza alle esigenze dell'utenza, profili residuali di tutela del lavoro marittimo e negli aeroporti;

- sistema della regolazione: poteri e funzionamento delle Autorità di sistema portuale, regime delle concessioni del demanio portuale, funzionamento e sussidi agli aeroporti, con particolare riferimento a quelli delle isole e delle aree più distanti dai confini europei;

- nesi dei precedenti punti con la disciplina europea sugli aiuti di Stato.

In secondo luogo, la Commissione aveva stabilito che potessero essere oggetto di approfondimento i seguenti ulteriori aspetti:

- disciplina internazionale, europea e nazionale sul trasporto marittimo e aereo di persone;

- dati aggiornati sulle grandezze materiali ed economiche del trasporto marittimo: flussi di persone trasportate, volumi di merci, numero delle autorizzazioni rilasciate, fatturato delle imprese, tempi di sosta nei porti, volumi del traffico;

- elementi di conoscenza sull'intermodalità: efficienza dei collegamenti tra navi sbarcate e retroporti e, ancora, con i nodi ferroviari per il prosieguo del tragitto sia delle persone, sia delle merci. In questo ambito, potrebbero essere affrontati gli aspetti di efficienza energetica delle navi, manutenzione, stato di avanzamento dell'elettrificazione delle banchine.

Nella seduta di mercoledì 20 dicembre 2023 la IX Commissione Trasporti ha deliberato la proroga del termine per la conclusione dell'indagine conoscitiva dal 31 dicembre 2023 al 30 giugno 2024.

La Commissione ha svolto un'ampia e intensa attività istruttoria, procedendo all'audizione di 70 soggetti, per un totale di oltre 17 ore di seduta.

In particolare, come parte integrante dell'indagine, si sono svolte le audizioni dei seguenti rappresentanti delle istituzioni: Marco Marsilio, presidente della regione Abruzzo; l'ambasciatore Vincenzo Celeste, rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione europea; Roberto Lagalla, sindaco di Palermo; Francesco Forgione, sindaco di Favignana; Filippo Mannino, sindaco di Lampedusa e Linosa; Riccardo Gullo, sindaco di Lipari; Domenico Arabia, sindaco di Santa Marina Salina; Salvatore Militello, sindaco di Ustica; Cristina Amirante, assessore alle infrastrutture e al territorio della regione Friuli-Venezia Giulia; Debora Ciliento, assessora ai trasporti della regione Puglia; Barbara Manca, assessore ai trasporti della regione Sardegna; Angelo Pizzuto, capo di gabinetto della Regione Siciliana; Mario Becchetti, segretario generale della regione Marche; Nardo Goffi, dirigente del dipartimento infrastrutture, territorio e protezione civile della regione Marche; Paolo La Greca, vicesindaco di Catania; Giuseppe Siracusano, vicesindaco di Malfa; Salvatore Mondello, vicesindaco di Messina; Federico Tremarco, assessore ai trasporti del comune di Pantelleria.

In rappresentanza del Governo è intervenuto il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

Per quanto concerne le Autorità di riferimento del settore si sono svolte le audizioni di Pierluigi Di Palma, presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e Claudio Eminente, direttore centrale per la programmazione economica e lo sviluppo delle infrastrutture dell'ENAC; Benedetto Mineo, garante per la sorveglianza dei prezzi; Giovanna Orlando, capo di gabinetto dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e Ivana Paniccia, direttore dell'ufficio regolazione economica dei ser-

vizi di mobilità dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e Oliviero Giannotti, segretario generale dell'Associazione porti italiani (Assoport).

Con riferimento ai rappresentanti delle associazioni di categoria si sono svolte le audizioni Giuseppe Mazzeo, presidente di Assaereo, Andrea Benassi, delegato Assaereo e responsabile flotta, *network* e alleanze di ITA Airways e Pietro Caldaroni, responsabile relazioni istituzionali di ITA Airways; Federico Scaramucci, vicepresidente di Confesercenti-Assoviaggi; Federico Lucarelli, responsabile ufficio legale della Federazione italiana delle associazioni delle imprese di viaggi e turismo (FIAVET); Franco Gattinoni, presidente della Federazione del turismo organizzato (FTO); Enrica Montanucci, presidente del Movimento autonomo agenzie di viaggio italiane (MAAVI); Davide Maresca, consulente legale dell'Associazione italiana terminalisti portuali (Assiterminal); Marcello Di Caterina, vicepresidente e direttore dell'Associazione logistica intermodalità sostenibile (ALIS); Umberto Ruggerone, presidente dell'Associazione italiana imprese di logistica (Assologistica); Davide Falteri, vicepresidente della Federazione delle imprese di logistica e spedizione (Federlogistica); Lorenzo Maticena, vicepresidente della Confederazione italiana armatori (Confitarma); Paolo Ferrandino, segretario generale dell'Unione nazionale imprese portuali (Uniport) e di Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori. Sono state, inoltre, svolte le audizioni di Maurizio De Pascale, presidente della Camera di Commercio di Cagliari-Oriстано; Agostino Cicalò, presidente della Camera di Commercio di Nuoro e Stefano Visconti, presidente della Camera di Commercio di Sassari.

Per quanto concerne i rappresentanti delle organizzazioni sindacali si sono svolte le audizioni di Arnaldo Boeddu, segretario generale di FILT CGIL Sardegna; Francesca Di Felice, dirigente nazionale del dipartimento mobilità trasporto pubblico locale di FIT-CISL; Gianluca Langiu, segretario di presidio territoriale FIT-CISL Sardegna; William Zonca, segretario nazionale e rappresentante di UILTrasporti Sardegna; Valen-

tina Iori, dirigente nazionale di UGL Autoferrotranvieri e di Adriano Cabigiosu, segretario di UGL Autoferrotranvieri Sardegna.

Con riferimento al tema specifico delle realtà aeroportuali si sono svolte le audizioni di Alfonso Celotto, presidente di Aeroporti 2030; Carlo Borgomeo, presidente di Assaeroporti; Salvatore Ombra, presidente di Airgest Società di gestione aeroporto civile di Trapani; Giovanni Amico, direttore generale di AST Aeroservizi Spa Aeroporto di Lampedusa; Salvatore Burrato, presidente di Gesap Spa Aeroporto di Palermo; Francesco D'Amico, direttore commerciale di SAC Società Aeroporto Catania Spa; Marco Troncone, amministratore delegato di ADR Aeroporti di Roma; Andrea Tucci, direttore dello sviluppo business aereo del Gruppo SEA Spa-Aeroporti di Milano; Marco Consalvo, amministratore delegato dell'Aeroporto Friuli-Venezia Giulia Spa-Trieste Airport; Vittorio Catone, presidente di S.A.G.A. Spa – Società Abruzzese Gestione Aeroporto; Fabio Giannandrea, responsabile controllo di gestione di Ancona International Airport e Piero Righi, direttore generale di Aeroporto di Genova Spa.

Per quanto riguarda le imprese e gli altri soggetti privati operanti nel settore dei trasporti si sono svolte le audizioni di Stefano Goldoni, responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl; Rosa Pastena, capo delle relazioni istituzionali di Ryanair; Riccardo Vergerio, responsabile della sicurezza e delle operazioni sugli aeroporti di Sky Alps; Valeria Rebasti, direttrice mercati internazionali di Volotea SL; Lorenzo Lagorio, responsabile commerciale per l'Italia di Easy Jet; Silvio Pippobello, consigliere di amministrazione di F2i Ligantia; Marino Piga, amministratore delegato di Sogaer; Vincenzo Franza, amministratore delegato di Caronte & Tourist; Matteo Cattani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci; Guido Grimaldi, direttore commerciale di Grimaldi Lines e Alessandro Zoratti, direttore strategie e sostenibilità di Trenitalia.

Per quanto concerne gli esperti della materia si sono svolte le audizioni di Antonio Attili, esperto della materia; Michele

Comenale Pinto, professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università degli studi di Sassari; Andrea La Mattina, professore associato di diritto della navigazione presso l'Università degli studi di Napoli Federico II; Roberto Devoto, già professore di trasporti aerei presso l'Università di Cagliari; Gianfranco Fancello, professore di progettazione di sistemi di trasporto presso l'Università di Cagliari e Giovanni Dore, avvocato esperto di diritto comunitario.

Sono state inoltre acquisite le memorie scritte di Legambiente, dell'Associazione Nazionale Bus Turistici Italiani (An.Bti), di Swissport international Ltd, di FAISA CISA e del Comitato pro aeroporto di Taranto-Grottaglie.

Le audizioni programmate nel corso dell'indagine si sono concluse nel mese di giugno 2024.

2. Il quadro normativo europeo e nazionale

2.1. La politica europea di coesione economica, sociale e territoriale

Le differenze economiche, sociali e territoriali esistenti tra i vari Stati membri dell'Unione europea sono ormai da anni al centro del dibattito politico e oggetto di attenzione da parte delle istituzioni europee in quanto fattori che, inevitabilmente, condizionano lo sviluppo e il grado di competitività dell'Unione, nonché il benessere dei cittadini europei e l'uguaglianza nei diritti e nelle opportunità degli stessi.

Queste considerazioni hanno portato all'istituzione, con l'Atto unico europeo del 1986, di una politica di coesione economica, sociale e territoriale dell'UE i cui obiettivi sono oggi fissati all'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che recita:

« Per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica, sociale e territoriale.

In particolare l'Unione mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite.

Tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna ».

A tale politica è, pertanto, affidato il compito di concorrere al riequilibrio economico-sociale e alla competitività di specifici territori dell'UE nonché di ridurre il divario tra le regioni, con particolare riferimento alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici ossia, come indica la citata disposizione, quelle transfrontaliere, di montagna e insulari.

2.2. La conformazione geografica dell'Italia e la peculiarità delle isole

La peculiare conformazione geografica della penisola italiana spiega l'eco particolarmente intenso che hanno avuto nel nostro Paese le riflessioni svolte a livello europeo in materia di coesione economica, sociale e territoriale. Difatti, vale la pena di ricordare che lo Stato italiano presenta una conformazione morfologica caratterizzata da ben 8 mila chilometri di coste, dalla presenza di due grandi regioni insulari, la Sardegna e la Sicilia, e di numerose isole minori (le isole Egadi, le Pelagie, le Eolie, le isole del mar di Sardegna, ecc.), nonché da un territorio prevalentemente montuoso e collinare (le catene montuose delle Alpi e degli Appennini oltre che numerosi monti come il Monte Bianco, il Monte Rosa, l'Etna, ecc.).

Come noto, l'Italia è una penisola che ha un'estensione di circa 1.300 km e presenta una forma di stivale. Da queste caratteristiche discende l'esistenza di comuni che si collocano geograficamente in posizione notevolmente decentrata, come per

esempio quelli collocati nell'estremo Nord-Est (le province di Gorizia e Trieste), nell'estremo Sud-Est (le province di Brindisi e Lecce) e nella punta dello stivale (le province della Calabria).

Riguardo a questi comuni e alle isole, si avverte, in modo evidente, l'esigenza di garantire ai cittadini l'effettivo esercizio di alcuni dei diritti sanciti dai Trattati europei e dalla Costituzione italiana, in condizioni di uguaglianza rispetto agli altri cittadini europei.

A tale riguardo, si evidenzia che dopo la Brexit l'Italia è diventato il primo Paese dell'Unione europea per numero di cittadini residenti nelle isole, con più di 7 milioni di abitanti, sugli oltre 20 milioni di insulari europei, quindi pari al 4,6 per cento della popolazione dell'Unione.

Nella XVIII legislatura è stato fatto un importante passo avanti nella direzione di riconoscere le peculiarità del territorio italiano e gli svantaggi che ne conseguono, grazie all'approvazione della legge costituzionale n. 2 del 2022 che ha riformato l'articolo 119 della Costituzione, che oggi, al sesto comma, sancisce il riconoscimento a livello costituzionale della peculiarità delle isole nonché l'impegno della Repubblica a promuovere le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità.

Di particolare interesse risultano le argomentazioni che hanno accompagnato i lavori parlamentari sulla riforma, nelle quali è stata riaffermata l'importanza di assicurare a tutti i cittadini residenti nelle regioni insulari il pieno godimento di ogni diritto garantito, come, ad esempio, quello alla salute e all'istruzione, nonché ad avere le stesse condizioni di vita e di lavoro dei cittadini che vivono sul restante territorio nazionale. Nel corso del dibattito è stata ribadita la necessità di inserire nella Carta costituzionale un esplicito riferimento al concetto di insularità, che unitamente alla concessione di statuti speciali alle regioni maggiori quali Sardegna e Sicilia, dovrebbe garantire alle stesse un livello di autonomia più elevato rispetto alle leggi nazionali e ai vincoli comunitari. Tale modifica costituzionale dovrebbe pertanto consentire a tali isole di affrontare meglio le situazioni di

svantaggio derivanti dall'insularità, oltre che a sfruttarne i vantaggi, contribuendo così al percorso di sviluppo nazionale, europeo e internazionale.

Inoltre, l'articolo 1, comma 808, della legge di bilancio per il 2023, ha istituito la Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità. Si tratta di una Commissione bicamerale, composta da 10 senatori e 10 deputati nominati, rispettivamente, dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo. Tra i compiti della Commissione, definiti al comma 813, rientrano: effettuare, con cadenza annuale, una ricognizione delle risorse finanziarie stanziare, a livello nazionale ed europeo, destinate alle isole; proporre misure e interventi idonei a compensare gli svantaggi derivanti dall'insularità, anche valutando opzioni praticabili nell'ambito delle deroghe ammesse dalla normativa europea in materia di aiuti di Stato; esaminare la normativa europea in materia di aiuti di Stato e segnalare al Governo l'eventuale esigenza di modifiche e correttivi da proporre a livello europeo, al fine di compensare gli svantaggi derivanti dall'insularità.

A partire dal luglio 2023, la Commissione ha avviato lo svolgimento di un'indagine conoscitiva «Sull'individuazione degli svantaggi derivanti dalla condizione d'insularità e sulle relative misure di contrasto» e ha deliberato l'audizione di soggetti in grado di fornire informazioni utili alla definizione di politiche in grado di superare gli ostacoli legati all'insularità.

2.3. Il diritto alla mobilità come diritto sociale: la continuità territoriale

Come anzidetto, per le regioni insulari, di montagna o decentrate si pone con evidenza il problema di assicurare ai cittadini ivi residenti l'esercizio di tutti i diritti riconosciuti a livello europeo e nazionale in condizioni di eguaglianza rispetto agli altri cittadini europei.

Tra questi diritti si annovera, in primo luogo, quello alla mobilità, il cui esercizio risulta condizionato dalla naturale conformazione morfologica di questi territori e, conseguentemente, affievolito se non addirittura compromesso.

Come noto, la libera circolazione dei cittadini europei all'interno dei territori degli Stati membri dell'Unione europea è una delle libertà fondamentali riconosciute dai Trattati (articolo 3, paragrafo 2, del TUE e articolo 21 del TFUE) e, a livello nazionale, dall'articolo 16 della Carta costituzionale. Essa, tra l'altro, si atteggia come strumentale rispetto ad alcuni diritti, dei quali consente l'esercizio, quali il diritto al lavoro, all'iniziativa economica, all'istruzione e spesso – purtroppo – alla salute.

In quest'ottica, il diritto di muoversi all'interno dell'Unione si qualifica quale vero e proprio diritto sociale.

Pertanto, ciascuna Nazione è tenuta ad assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini, *in primis*, attraverso servizi di trasporto aereo, marittimo e ferroviario che garantiscano continuità, efficienza, economicità, flessibilità e regolarità nei collegamenti. In particolare, con riferimento alle isole e alle zone più decentrate, lo Stato italiano mira a garantire la continuità territoriale, ossia collegamenti efficaci tra questi territori e qualunque altra parte della penisola, a condizioni eque.

A tale riguardo, il 10 giugno 2023, a seguito dell'iniziativa del presidente della regione Sardegna Solinas, a cui hanno preso parte tutti i presidenti delle regioni insulari europee (Corsica per la Francia, le isole Baleari per la Spagna, Creta e le isole Ionie per la Grecia e il Ministro per gli affari di Gozo del Governo di Malta), è stata portata all'attenzione dei vertici istituzionali dell'Unione europea la questione insulare nelle politiche europee, proponendo l'istituzione di una *task force* interistituzionale composta da rappresentanti del Parlamento europeo, della Commissione, del Comitato delle regioni e del Comitato economico e sociale.

2.3.1. Gli oneri di servizio pubblico: la normativa europea per il trasporto aereo e marittimo

L'effettività del diritto alla mobilità impone una riflessione sul sistema dei servizi di trasporto (aereo, marittimo e ferroviario), ossia su un'attività che assume la veste giuridica imprenditoriale e il cui mercato, secondo le norme europee, deve essere regolato dal principio della libera concorrenza.

La libertà di concorrenza rappresenta, infatti, uno dei capisaldi della politica dell'Unione europea che mira a preservare una struttura competitiva del mercato, al fine di assicurare un'allocazione delle risorse efficiente e la migliore qualità dei beni e dei servizi offerti ai consumatori. Tale principio trova la sua disciplina agli articoli 101 e seguenti del TFUE, che dettano una serie di divieti e obblighi posti a carico delle imprese operanti sul mercato interno e degli Stati membri e volti ad assicurarne il rispetto e la tutela.

Con riferimento alla possibilità di un intervento pubblico sul mercato interno, l'articolo 107 del Trattato vieta agli Stati di concedere alle imprese, con risorse pubbliche, aiuti suscettibili di alterare le condizioni di concorrenza di quel mercato, stabilendo, al primo paragrafo, che « *Salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza* ».

Tale divieto, tuttavia, non ha carattere assoluto, in quanto lo stesso articolo, ai paragrafi 2 e 3, prevede determinate deroghe, di cui alcune automatiche, in quanto la compatibilità degli aiuti considerati con il mercato interno discende direttamente dal Trattato, altre rimesse in via esclusiva all'apprezzamento discrezionale della Commissione europea.

Con riferimento ai servizi di trasporto, occorre in proposito considerare che tale attività potrebbe andare, in astratto, incontro a fallimenti di mercato nelle zone pe-

riferiche, svantaggiate o poco popolate in cui la prestazione di tali servizi risulterebbe per gli operatori privati non redditizia. In queste circostanze diventa fondamentale un intervento sul mercato da parte dello Stato volto a garantire la certezza e la continuità dei suddetti servizi in favore di chi intende circolare in quei territori, anche a costo di limitare la libertà di concorrenza.

Lo stesso TFUE, all'articolo 14, nel porsi il fine di garantire la coesione sociale e territoriale dell'UE, riconosce l'importanza del ruolo in tal senso svolto dai servizi di interesse economico generale, tra i quali rientra senza dubbio il trasporto, e conferma l'impegno dell'UE e degli Stati membri a provvedere affinché tali servizi funzionino in base a principi e condizioni, in particolare economiche e finanziarie, che consentano loro di assolvere i propri compiti. La norma fa, infine, salva la competenza degli Stati membri, nel rispetto dei trattati, di fornire, fare eseguire e finanziare tali servizi.

Quanto detto è stato confermato nella riunione informale del Consiglio dei Ministri dei trasporti, tenutasi a Barcellona il 21 e 22 settembre 2023, che si è conclusa con l'adozione di una dichiarazione sul tema della continuità territoriale. Il documento indica il trasporto, ossia un servizio di interesse economico generale, come elemento fondamentale del diritto alla mobilità. Tale concetto è stato ripreso anche nelle conclusioni del 30 novembre 2023 del Consiglio dell'UE.

Inoltre, negli orientamenti politici della Commissione europea per il periodo 2024-29, la Presidente Von Der Leyen ha preannunciato che, nell'ambito della politica di coesione dell'UE, la Commissione « terrà conto delle sfide economiche e sociali specifiche delle isole, tra cui gli alloggi, i trasporti, l'acqua e la gestione dei rifiuti », e « continuerà ad affrontare le sfide peculiari delle regioni ultraperiferiche ». In linea con quanto contenuto negli orientamenti politici, le sfide economiche e sociali specifiche delle isole rientrano anche negli obiettivi di mandato del Vicepresidente esecutivo per la coesione e le riforme, Raffaele Fitto, nel

cui mandato rientrano anche le sfide che le regioni ultraperiferiche devono affrontare.

L'articolo 93 del TFUE dichiara, inoltre, compatibili con i trattati gli aiuti richiesti dalle necessità di coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.

Infine, l'articolo 106 del TFUE stabilisce, al paragrafo 2, che le imprese incaricate della gestione dei servizi di interesse economico generale sono sottoposte alle norme dei trattati e, in particolare, alle regole sulla concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata.

Le considerazioni suesposte hanno, quindi, spinto le istituzioni europee a consentire agli Stati membri, in deroga al principio della libertà di concorrenza e al divieto di cui all'articolo 107 TFUE – al ricorrere di talune condizioni – di intervenire sul mercato attraverso l'erogazione di aiuti che assicurino la continuità, l'efficienza e la regolarità dei servizi di trasporto.

Così, ad esempio, con riferimento al servizio di trasporto aereo il regolamento comunitario (CEE) n. 2408/1992, intervenendo in materia di liberalizzazione dello stesso, ha fatto salva la possibilità per gli Stati membri di imporre oneri di servizio pubblico in presenza di determinate condizioni. Il citato regolamento riconosce, in via generale, alle imprese titolari della licenza comunitaria il diritto di istituire a propria discrezione servizi di trasporto aereo sulle rotte ritenute più convenienti. Il principio viene, però, attenuato dalla possibilità per ogni Stato membro, in casi specifici e limitati e in presenza di determinate condizioni socio-economiche, di imporre oneri di servizio pubblico (OSP) necessari al mantenimento di servizi aerei adeguati verso alcune regioni.

Nello specifico, per onere di servizio pubblico si intende l'obbligo di svolgere un determinato servizio di trasporto secondo determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione.

Il regolamento CEE del 1992 è stato successivamente modificato dal regolamento (CE) n. 1008 del 2008, il quale, all'articolo 16, detta i principi generali per gli OSP, stabilendo che uno Stato membro dell'UE, previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione europea, gli aeroporti interessati e i vettori che operano sulla rotta, può imporre OSP riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico quando questa sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto.

L'onere deve essere necessario e adeguato e, in ogni caso, deve essere imposto nella misura sufficiente ad assicurare che su tale rotta siano prestati servizi di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori non si atterrebbero se tenessero conto esclusivamente del loro interesse commerciale.

I criteri imposti sulla rotta oggetto dell'OSP sono stabiliti in modo trasparente e non discriminatorio.

Nel valutare la necessità e adeguatezza dell'onere si tiene conto di una serie di parametri indicati dal paragrafo 3 dell'articolo 16, tra i quali figura la possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità delle stesse a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, le tariffe aeree e le condizioni proposte agli utenti.

Allorquando lo Stato impone un OSP su una determinata rotta tutti i vettori comunitari interessati a istituire servizi aerei di linea per quella rotta sono tenuti a rispettare le condizioni imposte dall'OSP. Nell'ipotesi in cui nessun vettore aereo comunitario abbia istituito o voglia istituire servizi aerei di linea per quella rotta conformi all'OSP, lo Stato membro può decidere di limitare l'accesso ai servizi aerei di linea per quella rotta a un unico vettore aereo comunitario per un periodo non superiore a quattro anni (o cinque per le regioni ultra-periferiche). In questo caso il vettore

viene individuato tramite una gara pubblica europea. Nel relativo bando sono specificate le rotte, le frequenze dei collegamenti e le altre condizioni di servizio di tariffa in capo al consumatore, nonché la compensazione economica offerta al vettore, la quale non deve eccedere i costi sostenuti.

In definitiva, l'intervento pubblico può articolarsi in due modi:

- imposizione di un onere di servizio pubblico, laddove vi siano vettori aerei che esprimano la volontà di garantire il servizio su una determinata rotta alle condizioni stabilite dallo Stato, senza esclusività – rimanendo in questo caso l'accesso a essa aperto a qualsiasi vettore che rispetti le condizioni dell'OSP – e con compensazione del disavanzo economico che ciascuna impresa sostiene al fine di assicurare il servizio. Tale compensazione deve essere, pertanto, offerta dallo Stato, a parità di condizioni, a tutti i vettori disponibili a svolgere il servizio stesso;

- la stipulazione di un contratto di servizio pubblico, che comporta il conferimento a un vettore, individuato tramite una gara d'appalto pubblica che garantisca i principi di trasparenza e libera concorrenza, di un diritto esclusivo, con compensazione economica – finalizzata a ristorare il vettore delle perdite subite a causa dell'antieconomicità del servizio stesso –, a operare su una determinata rotta.

L'imposizione di un onere di servizio pubblico comporta, quindi, l'erogazione di una somma – necessaria a rendere economicamente possibile la gestione di un regolare servizio di trasporto – a tutti i vettori disponibili a svolgere quest'ultimo secondo condizioni qualitative e di efficienza predeterminate. In ogni caso, il compenso non deve eccedere il disavanzo specificamente imputabile al servizio e non deve rappresentare un generico finanziamento all'impresa beneficiaria.

Solo nel rispetto delle suddette condizioni, l'erogazione del compenso non costituisce aiuto di Stato.

Nel settore marittimo, invece, vige il regolamento 1992/3577/CEE che ha libera-

lizzato il settore del cabotaggio marittimo, e consente (all'articolo 4) la previsione di contratti di servizio pubblico. Vige al riguardo, nel nostro Paese, la delibera ART n. 22 del 2019, pure tesa a stabilire oneri di servizio pubblico e relative compensazioni economiche.

2.3.2. *Gli oneri di servizio pubblico: la giurisprudenza europea*

Come suddetto, la disciplina vigente in materia di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato ai servizi di interesse economico generale è fondata sull'articolo 106 del TFUE (già articolo 86 del Trattato CE), nonché sugli atti adottati dalla Commissione europea nel 2005, a seguito della sentenza della Corte di giustizia nella causa Altmark (del 2003).

Con la sentenza Altmark del 24 luglio 2003, la Corte di giustizia, interpretando l'articolo del Trattato in questione, ha stabilito che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, TCE (attuale articolo 107, paragrafo 1, del TFUE), purché siano rispettati quattro criteri cumulativi:

- l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;

- i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;

- la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole;

- quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della

necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sostenere.

Qualora anche uno solo dei criteri fissati nella sentenza *Altmark* non sia soddisfatto, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico costituisce un aiuto di Stato.

In coerenza con i principi indicati nella sentenza, la Commissione europea ha adottato, nel luglio 2005, il cosiddetto « pacchetto Monti » che comprende:

- la decisione 2005/842/CE della Commissione, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione di obblighi di servizio pubblico concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GUUE L 312 del 29 novembre 2005). La decisione specifica le condizioni alle quali la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessi a determinate imprese è ritenuta compatibile con le norme sugli aiuti di Stato e non vi è obbligo di notifica alla Commissione. La decisione dispensa, in particolare, dall'obbligo di notifica: le compensazioni di importo annuo inferiore a 30 milioni di euro concesse ad imprese con un fatturato annuo inferiore a 100 milioni di euro; le compensazioni concesse ad ospedali e ad imprese aventi incarichi di edilizia popolare che svolgono attività considerate dallo Stato membro come servizi d'interesse economico generale; le compensazioni concesse ai collegamenti aerei o marittimi verso le isole con traffico annuale non superiore a 300 mila passeggeri e le compensazioni concesse ad aeroporti e porti con un traffico annuale medio non superiore a un milione di passeggeri per gli aeroporti e a 300 mila passeggeri per i porti;

- la direttiva 2006/11/CE della Commissione del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GUUE L 318 del

17 novembre 2006) (versione consolidata della direttiva 2005/81/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, che, modificando la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie fra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, prevede la separazione contabile per le imprese beneficiarie di compensazioni di obblighi di servizio pubblico);

- la disciplina degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (comunicazione 2005/C 297/04), che specifica le condizioni alle quali la Commissione può valutare compatibili le rimanenti compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non contemplate dalla decisione e che devono pertanto essere notificate. Tali condizioni prevedono l'esistenza di un atto d'incarico contenente una definizione precisa e corretta del servizio d'interesse economico generale, la definizione dei parametri sulla base dei quali viene calcolato l'importo esatto della compensazione, l'assenza di sovracompensazione e le modalità di salvaguardia volte a evitare eventuali sovracompensazioni.

2.3.3. Gli oneri di servizio pubblico e continuità territoriale: le misure previste dalla normativa nazionale

L'ordinamento giuridico italiano ha previsto specifiche misure volte a ridurre gli effetti negativi derivanti dalla conformazione morfologica della penisola e ad assicurare la continuità territoriale tra i principali aeroporti nazionali e le isole maggiori, alcune isole minori e alcuni territori svantaggiati per dislocazione o tipologia della domanda. In particolare, sono state negli anni emanate disposizioni volte ad assicurare il servizio di trasporto anche in talune tratte non remunerative, mediante la conclusione di contratti di servizio pubblico e l'imposizione di obblighi di servizio pubblico.

Nello specifico, l'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, al fine di garantire la continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali, ha previsto, sulla base del già

citato regolamento comunitario, procedure e contenuti degli oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea relativi alle zone indicate, prevedendo la gara d'appalto europea per l'assegnazione delle rotte, in assenza dell'istituzione del servizio con assunzione dei relativi oneri. L'articolo ha previsto, inoltre, che la determinazione dei contenuti dell'onere di servizio pubblico debba essere disposta con decreto ministeriale e debba avvenire previa conferenza di servizi appositamente indetta dal presidente della regione, che deve essere altresì sentito ai fini dell'emanazione del decreto ministeriale con il quale si dispone lo svolgimento della gara europea, qualora nessun vettore accetti gli oneri di servizio pubblico. Difatti, come previsto dal comma 4 dell'articolo 36, qualora nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i presidenti delle regioni interessate, è tenuto ad indire la gara di appalto europea secondo le procedure previste dal regolamento (CEE) n. 2408/92.

L'articolo 135 della legge finanziaria per il 2001 (legge n. 388 del 2000) ha esteso l'ambito di applicazione della disciplina relativa agli oneri di servizio pubblico anche agli scali aeroportuali della Sicilia, per i collegamenti con i principali aeroporti nazionali e con quelli delle isole minori siciliane.

L'articolo 52, commi 35 e 36, della legge finanziaria per il 2002 (legge n. 448 del 2001) ha previsto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra lo scalo aeroportuale di Crotone e i principali aeroporti nazionali, ovvero l'indizione di una gara d'appalto europea, qualora nessun vettore abbia istituito tali servizi.

In tale ipotesi, l'imposizione degli oneri è demandata a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso il quale devono essere definiti i contenuti dell'onere, relativamente alle tipologie e ai livelli tariffari, ai soggetti che usufruiscono di agevolazioni, al numero dei voli, alle tipologie degli aeromobili e alla capacità di offerta. Qualora nei trenta giorni

successivi all'adozione del decreto nessun vettore abbia istituito servizi di linea con l'assunzione di oneri di servizio pubblico, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indice, con proprio decreto, una gara d'appalto europea per l'assegnazione delle rotte, definendo contestualmente l'entità dell'eventuale copertura finanziaria da porre a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 82 della legge finanziaria per il 2003 (legge n. 289 del 2002) ha esteso l'applicazione della disciplina di cui all'articolo 36 della legge n. 144 del 1999 anche ai collegamenti con le città di Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano e Aosta, nonché con le isole di Pantelleria e Lampedusa.

I commi 206 e 207 dell'articolo 4 della legge finanziaria per il 2004 (legge n. 350 del 2003) sono intervenuti sull'articolo 82 della legge n. 289 del 2002, il primo, estendendo l'ambito di applicazione degli oneri di servizio pubblico, atti a garantire i collegamenti aerei di linea, anche ai servizi aerei effettuati tra gli scali aeroportuali di Reggio Calabria, Messina e Foggia e i principali aeroporti nazionali, il secondo, incrementando il limite di rimborso concesso al vettore o ai vettori aerei selezionati in seguito alla gara di appalto europea, da indire – ai sensi dell'articolo 36, comma 4, della legge n. 144 del 1999 – qualora nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico.

L'articolo 1, comma 269, della legge finanziaria per il 2005 (legge n. 311 del 2004) è intervenuto sulla continuità territoriale stanziando contributi per il triennio 2005-2007, al fine di garantire la prosecuzione degli interventi per la continuità territoriale per Trapani, Pantelleria e Lampedusa (già previsti dalla legge finanziaria per il 2003).

L'articolo 10 del decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, ha attribuito alla regione Sardegna 30 milioni di euro per il 2015 al fine di «garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sardegna, che consenta la riduzione dei disagi derivanti dalla condizione di insularità e assicuri la continuità del diritto

alla mobilità anche ai passeggeri non residenti ».

L'articolo 1, comma 486, della legge n. 208 del 2015 (legge di stabilità 2016) ha destinato 20 milioni di euro per il 2016 alla Regione Siciliana per la continuità territoriale aerea della medesima regione.

L'articolo 1, comma 837, della legge n. 205 del 2017 (legge di bilancio 2018) istituiva un Comitato istruttore paritetico Stato-regione Sardegna « in considerazione della condizione di insularità della Sardegna, che ne penalizza lo sviluppo economico e sociale »; il successivo comma 851 ha riconosciuto un contributo, pari a 15 milioni di euro, nell'anno 2019 « nelle more della definizione dei complessivi rapporti finanziari fra lo Stato e la regione Sardegna [...] anche in considerazione del ritardo nello sviluppo economico dovuto all'insularità ».

L'articolo 1, commi da 124 a 126, della legge n. 160 del 2019 (legge di bilancio 2020) ha introdotto le cosiddette tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Regione Siciliana. Si tratta di contributi per i cittadini residenti nel territorio della Regione Siciliana che rientrino in una o più categorie tra: studenti universitari fuori sede; persone con gravi disabilità ai sensi dell'articolo 3, comma 3, della legge n. 104 del 1992; lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della regione e con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro; migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro. A tal fine sono stati stanziati 25 milioni di euro annui per l'anno 2020. Tale contributo è stato esteso, dall'articolo 1, commi da 688 a 689, della legge n. 178 del 2020 (legge di bilancio 2021) per ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania, fino al 31 dicembre 2022, nel limite delle risorse disponibili.

All'articolo 1, commi 953 e 954, della legge n. 234 del 2021 (legge di bilancio 2022) sono previsti fondi per compensare gli oneri di servizio pubblico per città in Piemonte, Friuli-Venezia Giulia, Marche e Puglia. Tali disposizioni sono state prorogate per Friuli e Marche nell'articolo 1,

commi 832 e 840, della legge di bilancio per il 2023 (legge n. 197 del 2022).

In attuazione della riforma dell'articolo 119 della Costituzione e al fine di riconoscere le peculiarità delle isole e promuovere le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità, l'articolo 1, commi da 494 a 496, della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023) ha istituito un fondo, con dotazione di 5 milioni di euro per il 2023 e 15 milioni di euro a decorrere dal 2024, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per a garantire i collegamenti aerei da e per la Sicilia e la Sardegna.

L'articolo 7-*quater* del decreto-legge n. 132 del 2023, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 170 del 2023, ha rifinanziato il suddetto fondo per un importo pari a 8 milioni di euro per il 2023, estendendo anche, tra le finalità, la compensazione degli oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea da e per l'aeroporto dell'isola d'Elba.

L'articolo 1, comma 823, della citata legge di bilancio 2023, ha, inoltre, stanziato 7,2 milioni di euro per gli anni 2023, 2024 e 2025 per le compensazioni degli oneri di servizio pubblico per i collegamenti con l'aeroporto di Trieste. Contestualmente, la disposizione prevede l'impegno da parte della regione Friuli-Venezia Giulia a stanziare la medesima cifra a titolo di cofinanziamento.

Da ultimo, la legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025) ha introdotto una serie di misure volte a garantire la continuità territoriale. In particolare, l'articolo 1, commi da 737 a 741, prevede che per gli anni 2025, 2026 e 2027 nella regione Abruzzo non si applichi l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili. Pertanto, l'articolo 1, commi 742 e 743, autorizza la spesa di 3 milioni di euro per il 2025 e di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 per le compensazioni degli oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea da e per l'aeroporto di Ancona.

L'articolo 1, commi da 746 a 748, modifica la legge n. 289 del 2002, estendendo alla città di Brindisi l'applicazione delle

misure in materia di continuità territoriale previste dall'articolo 36 della legge n. 144 del 1999. Conseguentemente, si autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2025, di 1,7 milioni di euro per l'anno 2026 e di 1,8 milioni di euro per l'anno 2027 a copertura degli OSP sui servizi aerei da e per l'aeroporto di Brindisi verso alcuni tra i principali aeroporti nazionali e internazionali, accettati dai vettori. Infine, si prevede la facoltà per gli enti territoriali di concorrere, mediante proprie risorse, al finanziamento dei suddetti oneri, come definiti in apposita conferenza di servizi finalizzata a individuare altresì il contenuto degli OSP da imporre ai collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Brindisi.

3. Il trasporto aereo

3.1. Panoramica del settore

Il settore aereo in Italia è particolarmente rilevante per la continuità territoriale. Secondo i dati dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel 2023 il traffico nazionale, con 68,6 milioni di passeggeri (pari al 35 per cento del traffico passeggeri complessivo), ha registrato un incremento del 6 per cento rispetto al 2022. Il traffico internazionale, con 128,5 milioni di passeggeri è cresciuto del 28 per cento rispetto all'anno precedente. Secondo le più recenti previsioni di Eurocontrol, il numero dei movimenti aerei in Europa tornerà ai volumi del 2019 nel 2025 e, successivamente, aumenterà, in media, dell'1,5 per cento all'anno (secondo lo scenario base delle previsioni).

Nel 2023 la merce movimentata negli aeroporti italiani ha superato il milione di tonnellate, registrando una leggera contrazione rispetto al 2022, ma un generale *trend* positivo negli ultimi dieci anni.

Tuttavia, il comparto in Italia affronta diverse problematiche, che incidono sulla continuità territoriale e sulla connettività tra le diverse aree del Paese, in particolare per le regioni insulari come la Sardegna e la Sicilia. Queste difficoltà derivano da una combinazione di fattori strutturali, concorrenziali, economici e normativi, che osta-

colano l'efficace implementazione di un sistema di trasporto aereo sostenibile, accessibile e integrato.

Diverse categorie di soggetti auditi – rappresentanti istituzionali, imprese e associazioni di settore – hanno riportato i limiti evidenti dell'attuale sistema di continuità territoriale, quali, ad esempio, l'eccessiva burocrazia legata allo strumento degli oneri di servizio pubblico, la scarsa infrastrutturazione del territorio e degli aeroporti, che non facilita soluzioni di intermodalità, e l'impatto negativo della concorrenza sulle rotte soggette agli OSP. Allo stesso tempo, come riportato anche in premessa, i soggetti auditi hanno evidenziato l'importanza degli strumenti di continuità territoriale, nonché la necessità di effettuare interventi per integrare le varie modalità di trasporto, al fine di garantire effettivamente il diritto costituzionale alla mobilità per le popolazioni residenti nelle isole e nelle regioni periferiche.

Al fine di risolvere le problematiche del settore aereo in Italia, i soggetti auditi hanno, quindi, suggerito di adottare un approccio integrato, volto a modificare le normative esistenti, investire in infrastrutture e promuovere una maggiore flessibilità e intermodalità nei trasporti per garantire un accesso equo e sostenibile per tutti i cittadini, specialmente quelli residenti nelle isole e nelle aree più svantaggiate.

3.2. Questioni economiche e di concorrenza

Dalle informazioni acquisite nel corso dell'indagine conoscitiva, è emerso che il mercato del trasporto passeggeri in Italia è dominato da poche compagnie *low cost*, che detengono una quota significativa del mercato nazionale (superiore al cinquanta per cento). In particolare, secondo i dati di traffico 2023 dell'ENAC, citati anche in audizione dal prof. Roberto Devoto, Ryanair è il primo vettore per volumi di traffico, con una quota di mercato superiore al 30 per cento. Se si considera solo il traffico nazionale, la quota è più alta rispetto a quella del traffico complessivo, arrivando al 42,5 per cento dei volumi di traffico.

Segue ITA Airways, con una quota di circa il 26 per cento, e EasyJet Europe, che si attesta intorno al 9 per cento.

In generale, secondo quanto riportato dal prof. Devoto, il 73 per cento dei voli nazionali risulta coperto da 5 vettori *low cost*.

Questa situazione ha creato uno squilibrio competitivo, poiché tali compagnie tendono a concentrare le loro operazioni sulle rotte più redditizie, lasciando scoperti i collegamenti meno frequentati, soprattutto nella stagione invernale, ma comunque essenziali per i residenti delle isole.

Inoltre, spesso le compagnie che offrono servizi di continuità territoriale per l'intero anno tendono a compensare ulteriormente la condizione di fallimento del mercato con la vendita dei biglietti nella stagione estiva. A titolo esemplificativo, secondo i dati forniti da F2i Ligantia, in inverno il numero di passeggeri mensili nell'aeroporto di Olbia è di circa 60 mila passeggeri, numero che sale a 800 mila nella stagione estiva. Tuttavia, la presenza di compagnie *low cost*, in grado anche di diminuire il prezzo al di sotto della tariffa applicata ai residenti, non solo incide negativamente sulla redditività totale delle citate imprese, ma anche sulla rendicontazione della domanda e dell'offerta (F2i Ligantia, Aeroitalia).

Di conseguenza, da un lato, è necessario garantire la mobilità per gli abitanti delle isole, anche nei momenti in cui il mercato predispone delle condizioni di prezzo eccessivamente alte, dall'altro il finanziamento pubblico si rende necessario nelle stagioni di bassa affluenza turistica. Occorre, quindi, trovare un punto di equilibrio concorrenziale per ovviare a queste problematiche (Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi).

Al fine di superare le questioni legate al tema della stagionalità, esperti del settore hanno proposto di adottare un sistema cosiddetto « misto », che consenta di aprire il mercato nella stagione estiva e di assicurare la continuità territoriale ai residenti nella stagione invernale, prevedendo quindi appositi calcoli e compensazioni per il periodo di minore profittabilità (Gianfranco Fancello, Roberto Devoto).

Un'altra tematica di particolare rilevanza, evidenziata dalla quasi totalità dei rappresentanti istituzionali auditi, è il generale incremento dei prezzi dei servizi di trasporto passeggeri tramite aereo, soprattutto inerenti al collegamento con le isole, che, vista anche l'assenza di incentivi al momento dell'acquisto, in molti casi, comporta inevitabili ripercussioni negative sulla continuità territoriale.

Tra i fattori indicati come principale ragione di tale aumento, rientrano:

- la concentrazione industriale del trasporto aereo;
- l'aumento dei prezzi del carburante e l'inflazione dovuti a fattori geopolitici;
- l'impiego di algoritmi, profilazione dell'utente e IA, ossia di strumenti automatici che fanno incrementare i prezzi;
- la stagionalità del settore turistico, che porta un incremento esponenziale dei prezzi dei voli proprio in corrispondenza dei periodi di picco dei viaggi a scopo turistico, fattore che impatta in maniera negativa sulle esigenze di spostamento di chi viaggia per altri scopi, come per lavoro, studio o per motivi sanitari.

Al fine di abbattere i costi dei biglietti aerei, diversi soggetti hanno evidenziato la necessità di ridurre, financo di eliminare, le addizionali comunali sul trasporto aereo (Assaeroporti- Borgomeo e Aeroporti 2030 Celotto, Aeroporti di Roma, Ryanair, easyJet, Volotea, Aeroitalia).

Difatti, istituita nel 2003 (articolo 2, comma 11, legge n. 350 del 2003) per un valore pari a 1 euro per passeggero, l'addizionale comunale è stata incrementata negli anni fino a raggiungere gli attuali 6,5 euro (7,5 euro nel caso degli scali di Fiumicino e Ciampino in ragione dell'ulteriore aumento di 1 euro a favore di Roma Capitale a partire dal 2011 e 9 euro nel caso di Venezia). Questa tassa in alcuni aeroporti rappresenta circa la metà delle tasse aeroportuali, recando alle imprese che operano in quello scalo uno svantaggio competitivo nel prezzo finale dell'utente (Ryanair, Aeroitalia).

La decisione in ordine all'aumento della tassa è rimessa alla singola amministrazione comunale, entro i margini stabiliti dalla legge dello Stato (di recente, al riguardo, si segnala l'incremento dell'addizionale deliberato dai comuni di Napoli e Venezia in attuazione dell'articolo 43 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito con legge 15 luglio 2022, n. 91). Spesso, tali addizionali rappresentano un'incidenza sulla tariffa di imbarco di quasi il 50 per cento, determinando una ulteriore distorsione del mercato e contribuendo al generale aumento dei prezzi. Inoltre, si tratta di cifre spesso importanti, che non sempre vengono impiegate in ambiti contingenti al settore del trasporto aereo. Solo per l'aeroporto di Fiumicino il gettito totale dell'addizionale passeggeri nel 2019 (quindi a pieno traffico) valeva circa 166 milioni di euro (Aeroporti di Roma, Aeroitalia).

Le principali imprese di vettori aerei operanti in Italia, nel corso delle proprie audizioni, hanno altresì invitato le istituzioni, italiane ed europee, a rivedere i sistemi di tassazione del comparto, eliminando non solo le addizionali comunali, ma anche le tasse sul carburante e sulle emissioni (Ryanair, EasyJet, Volotea, Aeroitalia). A tale riguardo, le compagnie aeree hanno evidenziato che la possibile tassa sul cherosene (prevista dalla strategia «Fit for 55»), potrebbe, secondo uno studio condotto da Eurocontrol, comportare costi aggiuntivi per le compagnie pari a 29 miliardi da qui al 2030, un costo ancora più elevato rispetto a quello già previsto dalla mera attuazione della nuova fase dell'ETS. L'aumento dei costi porterebbe alla perdita di 100 mila posti di lavoro e graverebbe sugli utenti finali, con un incremento di circa il 30 per cento del costo del biglietto al 2030 (Ryanair).

Per quanto riguarda invece il sistema EU-ETS, per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione europea, nel corso dell'esame presso la Commissione Trasporti, in sede di deliberazioni di rilievi, dello schema di decreto legislativo di attuazione del sistema EU-ETS, è emerso un effetto distorsivo dalla decisione di applicare il sistema ai soli voli

interni all'Unione europea, che risultano gravati da un costo per le emissioni che non interessa invece i voli tra l'UE e un Paese non UE e, quindi, anche tutti i voli a lungo raggio. Da ciò deriva tanto una perdita di competitività delle destinazioni italiane ed europee quanto una difficoltà ad assicurare gli obiettivi di riduzione delle emissioni che il sistema si prefigge, in quanto il 75 per cento delle emissioni del settore non sono coperte dal sistema. I voli a lungo raggio, a titolo esemplificativo, rappresentano solo il 6 per cento dei voli in partenza dall'UE, ma generano oltre il 50 per cento delle emissioni del trasporto aereo in Europa.

Come ribadito anche nel corso delle audizioni, le nuove tecnologie offrono strumenti innovativi che, spesso, incidono sul prezzo. In particolare, la profilazione e l'utilizzo di algoritmi consentono alle imprese di incrementare i propri prezzi nei momenti di picco della domanda. A tale riguardo, nel 2023, il Governo aveva proposto nel decreto-legge cosiddetto «omnibus» (n. 104 del 2023, convertito con modificazioni dalla legge n. 236 del 2023), misure volte a contrastare l'utilizzo di tali strumenti, o a ridurre quantomeno l'effetto. Nelle norme, poi stralciate, si prevedeva un incremento massimo del prezzo del 200 per cento rispetto alla media e la categorizzazione di attività di profilazione per determinare i prezzi come «pratica commerciale scorretta». A tale riguardo, a novembre 2023, l'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato (AGCM) ha avviato un'indagine conoscitiva sull'utilizzo degli algoritmi di prezzo nel trasporto aereo passeggeri sulle rotte di collegamento tra le isole maggiori e la penisola italiana (Indagine Conoscitiva IC56).

Il rapporto preliminare della citata indagine, pubblicato in data 26 novembre 2024, ha rilevato che tutte le compagnie aeree adottano sistemi di *revenue management* tradizionali, senza adattamenti specifici per le rotte insulari e con limitato uso di Intelligenza Artificiale. I vettori *low-cost* applicano strategie più dinamiche e prezzi medi inferiori rispetto ai tradizionali. I prezzi aumentano nei periodi di alta do-

manda, con picchi superiori a 150-200 euro. Le misure di continuità territoriale incidono solo parzialmente sulla riduzione dei prezzi, mitigando i costi solo per i residenti. La trasparenza tariffaria è carente, con difficoltà nel confronto tra offerte e poca chiarezza sui costi accessori.

Un ulteriore elemento di dibattito, anche recente, concerne invece i prezzi cosiddetti « nascosti », per cui diversi vettori aerei propongono un prezzo base, a cui vanno aggiunte tariffe *extra* per una serie di servizi, dal portare il bagaglio in cabina, fino alla possibilità di fare il *check-in online*.

In riferimento al tema del prezzo dei voli, gli interventi normativi approvati tra il 2022 e il 2023 hanno permesso un rafforzamento dei poteri attribuiti al Garante per la sorveglianza dei prezzi, che ha una funzione di controllo e verifica, su segnalazione dei cittadini, per evitare comportamenti speculativi. In particolare, le novelle alla legge n. 244 del 2007 consentono che il Garante possa richiedere alle imprese dati, notizie ed elementi specifici sulle motivazioni che hanno determinato le variazioni di prezzo, con una specifica potestà sanzionatoria in caso di mancato riscontro entro il termine assegnato o nel caso in cui siano comunicati dati, notizie ed elementi non veritieri. Inoltre, il decreto-legge in materia di trasparenza dei prezzi (n. 5 del 2023) ha istituito la Commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi. In base a tali norme sono state avviate le istruttorie sull'andamento dei prezzi relativi ai biglietti di trasporto aereo di persone, specie nelle tratte da e per le grandi città italiane e le grandi isole (Garante per la sorveglianza dei prezzi).

Dall'indagine è emerso, altresì, che un ulteriore elemento che influisce sulla competitività del sistema aeroportuale italiano e danneggia i consumatori sono gli scioperi del comparto in Francia. Secondo quanto riportato dal vettore Ryanair, nel 2024 sono stati cancellati o ritardati oltre 4 mila voli da e per l'Italia per via degli scioperi dei controllori di volo. In questi casi, infatti, non è permesso sorvolare lo spazio aereo del Paese e ciò impatta inevitabilmente anche sui voli per la Sardegna, dato il

necessario sorvolo dello spazio aereo della Corsica. In particolare, in caso di sciopero del trasporto aereo francese, sono stati coinvolti nel solo 2024 oltre 133 voli per l'isola.

3.3. *Questioni normative*

Il processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, iniziato alla fine degli anni '80 e conclusosi con l'emanazione dei tre regolamenti europei del cosiddetto « terzo pacchetto aereo », ha consentito alle compagnie aeree di volare su tutte le rotte infra UE senza vincoli di capacità e frequenza, fissando automaticamente le tariffe, svincolandosi dal potere autoritativo dello Stato nella programmazione delle rotte.

Come anzidetto, al fine di compensare uno degli effetti negativi prodotti dall'apertura del mercato del trasporto aereo alla libera concorrenza e costituito dall'abbandono da parte dei vettori delle rotte non strategiche e appetibili in quanto non adeguatamente remunerative, il legislatore comunitario con il regolamento (CE) n. 1008/2008 ha consentito agli Stati membri di sottrarre determinate rotte alla libera concorrenza e di imporre oneri di pubblico servizio (OPS). Tale regolamento mira a garantire il servizio di trasporto in territori geograficamente svantaggiati, ponendo rimedio alle lacune eventualmente create nell'offerta dei servizi di trasporto e tutelando, come già ricordato, il diritto di libera circolazione dei cittadini europei all'interno dell'Unione (articolo 3, paragrafo 2, del Trattato sull'Unione europea; articolo 21 del TFUE), cui corrisponde il diritto di mobilità riconosciuto dalla nostra Costituzione (articolo 16), anche con riguardo alle peculiarità delle regioni insulari (articolo 119, sesto comma).

La normativa europea che regola l'imposizione di OSP viene però considerata da più parti obsoleta e inadatta a rispondere alle necessità attuali delle isole italiane. Rappresentanti istituzionali, Autorità di settore e sindacati hanno evidenziato le rigidità, in termini di rotte e frequenze, di questo sistema, che ridurrebbero la flessi-

bilità del mercato, creando un ulteriore aggravio sui costi, e l'eccessiva burocrazia legata a tale strumento, che spesso fa sì che le gare vadano deserte.

In Sardegna, ad esempio, i collegamenti previsti verso i principali *hub* di Roma e Milano, nonostante siano in regime di continuità territoriale, non sono riusciti a rispondere adeguatamente alle esigenze dei residenti (FILT CGIL). Le frequenze di volo sono insufficienti e i costi per i non residenti rimangono elevati durante i periodi di alta stagione (F2i Ligantia, Aeroitalia, ENAC, Soager SPA, Camera di Commercio di Nuoro, Camera di Commercio di Cagliari-Oristano). I voli in continuità territoriale in Sardegna registrano un *load factor* mensile (percentuale di riempimento dell'aereo) di residenti intorno al 50 per cento (Aeroitalia) e, date anche le criticità sopra indicate, dal 2016 al 2022 il numero di passeggeri in continuità territoriale da Olbia è rimasto costante (F2i Ligantia), mentre da Cagliari si prevede una diminuzione del 20 per cento rispetto ai livelli pre-pandemia (2019) del traffico totale dei passeggeri (Soager SPA).

I nuovi bandi per la continuità territoriale, che porterebbero a un peggioramento delle condizioni dei passeggeri, sono considerati le principali cause di questo calo. I dati riportati da Soager SPA indicano che, nonostante il numero di posti offerti sulla rotta Cagliari – Roma FCO nell'attuale bando (2023) sia rimasto pressoché invariato rispetto al bando precedente del 2019 (+1,86 per cento), il numero di voli è diminuito del 17 per cento, con una riduzione della frequenza giornaliera dell'1,5 per cento. Le fasce orarie sono diminuite da 6 a 3. Situazione simile anche per il bando su Milano Linate che, nonostante registri un incremento dei posti offerti in continuità territoriale (in aumento dei 5 per cento), il numero totale dei voli risulta diminuito del 32,5 per cento, e le fasce orarie si sono ridotte da 4 a 3 (Soager SPA).

La complessità delle procedure burocratiche e il coinvolgimento di diversi attori, tra cui anche la Commissione europea, rendono meno funzionale tale strumento e talvolta le gare non ricevono alcun tipo di

offerta. È il caso, ad esempio, della gara di continuità territoriale dall'aeroporto di Alghero in Sardegna verso Milano Linate e Roma Fiumicino, che è andata deserta nel 2022 e nel 2024. Al fine di rendere più appetibili tali gare, i soggetti auditi hanno proposto di svolgere un'unica gara con più lotti (F2i Ligantia).

In Sicilia, il problema è simile: l'assenza di collegamenti regolari e accessibili con il continente comporta difficoltà significative per i cittadini, soprattutto per chi viaggia per motivi di lavoro, studio o salute (rappresentanti isole Lampedusa e Linosa, Ustica e Pantelleria).

Di conseguenza, come riportato anche dall'ENAC, spesso agli OSP viene preferita la procedura degli aiuti di Stato alle compagnie aeree (2014/C 99/03), che non prevede neanche una comunicazione all'Europa e che possono quindi essere gestiti in maniera molto rapida e attraverso procedure sempre trasparenti. A tale riguardo, l'ENAC ha evidenziato che gli aiuti di Stato alle compagnie aeree, se ben utilizzati, possono concorrere a sviluppare il traffico aereo in Italia mediante un *network* intermodale che, grazie anche alle nuove tecnologie di trasporto, possa assecondare capillarmente ed in modo sostenibile la domanda di mobilità.

Vi è un ampio consenso tra gli operatori del settore e le istituzioni regionali sulla necessità di rivedere il sistema degli OSP per renderlo più adattabile alle nuove esigenze.

In particolare, servirebbero criteri il più possibile oggettivi per la definizione di collegamenti essenziali e vitali per lo sviluppo economico della regione, attraverso un aggiornamento degli orientamenti della Commissione UE (Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.a.- Trieste Airport).

Inoltre, l'ENAC ha evidenziato le seguenti criticità in ottica di flessibilità del sistema:

- esclusività del vettore aggiudicatario della rotta onerata e, conseguentemente, carenza di flessibilità dell'offerta;

- eccessiva rigidità nella programmazione dei voli e nell'applicazione della tariffa, anche se negli ultimi anni dal 2019 in

poi la Commissione europea ha richiesto la liberalizzazione tariffaria per i passeggeri non residenti;

- imposizione di servizi su rotte « non essenziali » con conseguenti contenziosi;

- compensazioni non sufficienti;

- interruzioni improvvise del servizio onerato e la sospensione COA e Licenza vettori (es. Tayarajet);

- tempi ristretti per l'attivazione dei servizi aerei onerati rispetto alla comunicazione di aggiudicazione (le regioni solitamente nel corso delle conferenze dei servizi chiedono l'attivazione dei voli in tempi ravvicinati, non considerando gli interessi dei vettori che programmano gli operativi un anno/nove mesi prima e pertanto non hanno la disponibilità delle macchine per la partecipazione alle gare).

Per quanto riguarda in particolare le isole, diversi soggetti auditi hanno evidenziato la necessità di ampliare le rotte in regime di continuità territoriale e incrementare le dotazioni finanziarie delle regioni per aumentare le frequenze e ampliare le fasce orarie (Soager Spa, F2i Ligantia). A tale riguardo, è emerso che il sistema di OSP in Corsica è riservato solo ai residenti, che ammontano a circa 350 mila, ed è finanziato dal Governo francese con circa 70 milioni di euro. Inoltre, il sistema prevede tariffe da 100 e 191 euro a/r per i residenti e tariffe di libero mercato per i non residenti. Viceversa, in Sardegna gli OSP sono destinati ad un pubblico più ampio: non solo i residenti, ma anche i giovani fino a 21 anni, gli studenti fino ai 27, e gli *over 70*, i passeggeri con mobilità ridotta e passeggeri che si muovono per motivi di lavoro. Inoltre, i residenti sardi sono circa 1,6 milioni di persone. A fronte di ciò, la continuità territoriale viene finanziata con circa 60 milioni di euro, in parte a carico della regione e in parte a carico del Governo. Pertanto, si evince un chiaro disequilibrio tra i due Paesi, sia in termini di risorse, che di destinatari del servizio di continuità territoriale (presidenti della Camere di Commercio di Nuoro e di Cagliari-Oristano).

Oltre la revisione del sistema degli OSP, i soggetti auditi, al fine di supportare l'implementazione dei livelli di connettività del territorio, hanno suggerito di discutere e modificare le linee guida sugli aiuti di Stato per gli aeroporti e le compagnie aeree (ENAC).

A tale riguardo, l'ENAC con nota DG 29/05/2023 ha comunicato la propria posizione sulla proposta pervenuta il 26 maggio dalla Commissione europea relativa alla proroga del periodo transitorio previsto per gli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree riguardanti gli aeroporti regionali, proponendo per gli aeroporti regionali situati in zone svantaggiate o nelle isole che hanno registrato negli ultimi tre anni un traffico annuale fino a 700.000 passeggeri che gli aiuti al funzionamento possano essere dichiarati compatibili con il mercato interno per il tempo necessario a garantire la piena copertura dei propri costi operativi.

Gli aiuti al funzionamento dovrebbero essere limitati almeno ai collegamenti da/per regioni e/o isole meno favorite e agli aeroporti ove sono disponibili voli intercontinentali/internazionali.

Già nel 2023, la Giunta regionale della regione Sardegna, con deliberazione n. 19/84 del 1° giugno 2023, ha approvato il disegno di legge per il potenziamento del traffico aereo sardo, che prevede la concessione di provvidenze finanziarie per il potenziamento dello stesso da e verso gli aeroporti sardi. La tipologia di aiuto consiste in un « aiuto all'avviamento », al fine di supportare lo sviluppo del traffico aereo da e per la Sardegna attraverso l'attivazione di nuove rotte.

L'obiettivo di queste misure consiste, quindi, nel creare un sistema di incentivazione delle imprese, che – in linea anche con le indicazioni del Thessaloniki Forum – operi in modo trasparente, concorrenziale e non discriminatorio, al fine di offrire autentiche opportunità di sviluppo economico, garantendo nel complesso impatti efficaci e misurabili sull'accessibilità a regioni attualmente poco collegate sia a livello nazionale che internazionale.

Infine, sempre con riferimento alle questioni normative, diversi soggetti hanno evidenziato la necessità di modificare il modello di *governance* del settore, proponendo una migliore definizione dei ruoli dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per evitare sovrapposizioni, nonché una maggiore integrazione tra regione, ENAC e società aeroportuali (Assoaeroporti).

3.4. Questioni infrastrutturali

L'infrastrutturazione degli aeroporti italiani è un tema centrale nell'ambito della mobilità sostenibile, specialmente per quanto riguarda l'integrazione intermodale tra aeroporti e altre modalità di trasporto.

Le discussioni sulla mobilità extraurbana, emerse nel corso dell'indagine conoscitiva, hanno evidenziato la necessità di migliorare i collegamenti tra gli aeroporti e i principali centri urbani e logistici, al fine di ridurre la congestione stradale e favorire una mobilità più efficiente e sostenibile. Infatti, maggiori investimenti in soluzioni intermodali gioverebbero agli aeroporti, soprattutto a quelli minori, perché permetterebbero di allargare il bacino di mercato e incentivare l'offerta delle compagnie aeree su questi aeroporti (presidente regione Abruzzo, Easyjet). A tale riguardo, il presidente della regione Abruzzo ha segnalato che, a seguito della cancellazione del volo ITA Airways Pescara-Linate in quanto considerato antieconomico, per raggiungere Milano in ferrovia si impiegano circa cinque ore. A tale riguardo, da un lato ha evidenziato la necessità di incrementare gli investimenti inerenti ai collegamenti interni per rendere più facile il raggiungimento degli aeroporti da più parti e, quindi, di incrementare la domanda e l'appetibilità dello scalo. D'altro canto, ha evidenziato l'importanza in generale di migliorare i collegamenti interni. In quest'ottica, la regione Abruzzo ha condiviso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI un piano di interventi finalizzati a ridurre il tempo di percorrenza tra Roma e Pescara. Al momento, infatti, poco più di

200 km di ferrovia si percorrono in 3 ore e mezza (60 km/h di media), mentre l'obiettivo è di percorrere la stessa distanza in 45 minuti. Questo progetto avrebbe ricadute positive sulle periferie di Roma, che crescono sempre di più, e sulle aree interne, che soffrono gravemente l'effetto dello spopolamento. Anche l'assessore alle infrastrutture e al territorio del Friuli-Venezia Giulia ha marcato la necessità di investire nelle infrastrutture ferroviarie per incrementare la velocità dei treni al fine di rendere i collegamenti più efficienti.

È stata sottolineata la necessità di garantire che ogni gestore possa assicurare anche nel medio-lungo termine la capacità necessaria. Secondo quanto riportato da Aeroporti di Roma, l'aeroporto di Fiumicino, grazie agli ingenti investimenti, può sviluppare 58-60 milioni di capacità annua di traffico passeggeri al 2030-2032, a fronte dei 44 del 2019, quindi per i prossimi anni l'aeroporto è adeguato, mentre successivamente occorrerà lavorare per la crescita futura e per la quale un *masterplan* di dettaglio è già stato sottoposto all'ENAC.

Uno degli elementi chiave emersi dagli interventi riguarda lo sviluppo di soluzioni intermodali che possano collegare in maniera più efficace gli aeroporti alle reti ferroviarie nazionali e regionali. Questo tipo di integrazione potrebbe ridurre l'uso delle auto private, decongestionando le strade e migliorando l'accessibilità ai principali nodi del trasporto aereo.

Le soluzioni proposte tendono alla realizzazione del cosiddetto « ultimo miglio » ferroviario per connettere aeroporti strategici, come quelli di Salerno e Brindisi, alla rete ferroviaria nazionale, migliorando così la connettività del sistema logistico intermodale. A tale riguardo, sempre l'assessore alle infrastrutture e al territorio del Friuli-Venezia Giulia ha evidenziato che l'aeroporto di Trieste, essendo un *hub* intermodale, è raggiunto dal 45 per cento dei passeggeri attraverso mezzi di trasporto pubblico locale, dal momento che è dotato di un parcheggio di interscambio, di una stazione dei treni dove si fermano anche le Frecce, una autostazione del sistema urbano ed extraurbano.

In questo contesto, Trenitalia ha indicato che – tramite treni, bus, *People Mover* o *Airlink* – collega già 23 aeroporti e 19 porti italiani. In particolare, per quanto riguarda gli aeroporti, nel 2023 quasi 10 milioni di persone hanno scelto di raggiungere gli aeroporti italiani utilizzando le diverse soluzioni di viaggio proposte da Trenitalia. Nello specifico:

- nel 2023 7,2 milioni di persone sono andate a Fiumicino con il Leonardo Express o utilizzando il treno regionale, con un incremento del 30 per cento rispetto all'anno precedente;

- 750 mila viaggiatori hanno raggiunto in treno l'aeroporto di Palermo (+20 per cento rispetto al 2022);

- 550 mila persone hanno scelto il treno per andare all'aeroporto di Cagliari (+10 per cento rispetto al 2022);

- 110 mila passeggeri hanno utilizzato treni che collegano direttamente l'aeroporto di Catania Fontanarossa;

- l'utilizzo del collegamento ferroviario per l'aeroporto di Trieste è aumentato del 44 per cento rispetto al 2022.

In generale, l'utilizzo di tali sistemi intermodali è cresciuto nel 2023 del 23 per cento su base annua, arrivando a trasportare oltre 850 mila viaggiatori.

Il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) prevede una serie di investimenti in tale settore. Tra questi, l'elettrificazione e il potenziamento delle ferrovie nel Sud Italia, in particolare per migliorare il collegamento tra porti, aeroporti e rete ferroviaria esistente. Questo tipo di interventi consentirà di aumentare la competitività e sostenibilità del trasporto merci, ma anche di migliorare il trasporto passeggeri attraverso l'integrazione con altre infrastrutture di mobilità.

Un altro tema affrontato nel corso dell'indagine conoscitiva, sempre inerente all'intermodalità, è la connessione delle stazioni ferroviarie sia con gli aeroporti, che con il trasporto pubblico locale, facilitando così lo scambio tra ferrovia, trasporto pubblico locale e aeroporti soprattutto nelle

aree metropolitane e nelle città del Sud al fine di agevolare il collegamento tra centri urbani e aeroporti.

A tale riguardo, Trenitalia ha riportato che, ad oggi, la Sicilia è collegata attraverso due *Intercity* per il giorno e due *Intercity* per la notte e che, nel 2023, più di 500.000 persone hanno scelto questo tipo di collegamento, rispetto ad esempio all'aereo, per raggiungere la regione. Proprio nell'ottica di rendere i trasporti più intermodali, sono stati realizzati inoltre più di 159 collegamenti regionali che permettono, una volta arrivati al punto d'arrivo del treno, di raggiungere la destinazione finale (ossia la località, il paese o la città non collegata dal servizio del treno) con degli autobus.

In sintesi, per rispondere alle esigenze di mobilità sostenibile, è fondamentale promuovere una rete di trasporti più integrata e interconnessa, che riduca la frammentazione tra i diversi sistemi e che garantisca una maggiore fluidità negli spostamenti tra gli aeroporti e i centri nevralgici del Paese. Questi investimenti sono essenziali per raggiungere gli obiettivi del PNRR e migliorare la competitività e la sostenibilità del sistema di trasporto nazionale.

4. Il trasporto marittimo

4.1. Panoramica del settore

Il trasporto marittimo in Italia costituisce un servizio di cruciale importanza sia per lo sviluppo dell'economia generale del Paese, sia per il collegamento tra le regioni e le isole. Difatti, la conformazione geografica dell'Italia è caratterizzata da circa 8 mila chilometri di coste, in cui sono presenti 58 porti principali dedicati al trasporto merci e passeggeri e, in generale, 285 mila tra porti e approdi turistici. L'intero comparto contribuisce a circa il 3 per cento del PIL, con un indotto indiretto pari a circa 8,1 miliardi di euro.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, secondo i dati di Assoporti, nel 2023 sono stati movimentati circa 70 milioni di passeggeri fra traffico locale, traghetti e crociere, con un incremento annuo del 16,3 per cento. L'importanza del comparto per

la continuità territoriale è testimoniata dal fatto che, del totale dei passeggeri, circa il 60 per cento si registra nel traffico locale e nel trasporto sui traghetti. In particolare, nella prima categoria, si segnala lo Stretto di Messina con 22,4 milioni di passeggeri (+12,5 per cento), seguito dai porti del sistema campano con 7,2 milioni di passeggeri (+7 per cento) e quelli toscani con 6,3 milioni (+4,1 per cento). Per quanto riguarda il trasporto sui traghetti, la maggior parte dei passeggeri è distribuita nei porti sardi.

Nonostante la sua rilevanza, tale settore si trova ad affrontare una serie di problematiche di natura concorrenziale, regolatoria e infrastrutturale, che influiscono fortemente sull'efficienza e sull'affidabilità del servizio di continuità territoriale, soprattutto in relazione ai collegamenti con le regioni insulari e periferiche del Paese.

Nel corso del ciclo di audizioni svolto nell'ambito dell'indagine conoscitiva è emersa l'eterogeneità e la gravità di tali problematiche e sono state avanzate diverse proposte di intervento per ridurre l'impatto negativo che le stesse generano nella vita dei cittadini e sul diritto costituzionale alla mobilità.

4.2. Questioni economiche e di concorrenza

Dalle informazioni raccolte nel corso dell'indagine conoscitiva, è emerso che il mercato relativo ai servizi marittimi di interesse nazionale (quindi collegamenti tra isole e regioni) risulta caratterizzato dalla presenza di grandi *player* per dimensione e per ambito di attività.

In particolare, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha richiamato i risultati della verifica di mercato svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) in relazione ai collegamenti marittimi con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti. L'Autorità ha giudicato positivamente le scelte compiute dal MIT, ritenendo che le stesse recepissero le misure regolatorie per il cabotaggio marittimo stabilite dalla medesima Autorità con la delibera n. 22 del 2019.

Nello specifico, una delle decisioni assunte dal MIT concerne l'apertura al mercato di quattro dei dieci collegamenti che in precedenza erano oggetto della convenzione tra il medesimo Ministero e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. (CIN S.p.a.), costituiti dalle tratte Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo. Per tali collegamenti si è pertanto disposta la piena liberalizzazione dei servizi, ritenendosi esaurite le esigenze di servizio pubblico che avevano determinato l'imposizione degli OSP e l'erogazione di compensazioni a copertura degli stessi. La verifica di mercato eseguita dal MIT ha infatti evidenziato che la presenza ormai consolidata di operatori in concorrenza ha posto fine alle condizioni di fallimento di mercato che in precedenza giustificavano l'intervento pubblico mediante il regime delle compensazioni. Tale decisione comporta, tra l'altro, anche un significativo risparmio di risorse pubbliche impiegate per garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e le Tremiti.

L'Autorità di regolazione dei trasporti ha inoltre ritenuto conforme alle proprie misure regolatorie la volontà del MIT di procedere alla richiesta di manifestazioni d'interesse per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori per il collegamento Civitavecchia-Olbia.

È stata infine valutata positivamente la scelta di mantenere l'affidamento tramite gara con contratto di servizio per le restanti linee per le quali non sussiste la garanzia che il libero mercato, senza l'intervento pubblico, possa soddisfare la domanda. Le procedure di gara avviate per tali linee hanno visto la partecipazione di una pluralità di operatori e determinato, di conseguenza, l'ampliamento del numero di imprese destinatarie di sovvenzioni (tre in luogo della sola CIN).

È stato, al riguardo, ricordato che il mercato di riferimento, in relazione alle due isole maggiori (Sardegna e Sicilia), con specifico riferimento al solo trasporto di passeggeri *ro-pax* di lungo raggio, genera un fatturato medio-complessivo su base

annua pari a circa 650 milioni di euro, per un totale di circa 6,5 milioni di passeggeri trasportati, dei quali 5 milioni in Sardegna e 1,5 milioni in Sicilia (Assoporti, Grandi Navi Veloci).

Allo stesso tempo, la parziale liberalizzazione del mercato, ha avuto impatti negativi nei servizi intra-regionali, che spesso riguardano collegamenti con le isole minori. Difatti, alcune procedure di gara avviate per l'affidamento di servizi di collegamento con le isole minori non hanno sortito esito positivo per la mancata presentazione di offerte da parte di operatori, determinando la necessità per gli enti, al fine di garantire la continuità dei servizi, di prorogare i contratti in essere in attesa di bandire nuove gare o di definire procedure negoziate con gli *incumbent* (ART).

Come indicato dai rappresentanti istituzionali delle isole Eolie, Egadi e Pelagie, questi territori sono caratterizzati da un significativo fallimento di mercato, che rende meno attraente la rotta per gli operatori, con ricadute sull'adesione ai bandi di gara e sugli investimenti per l'ammodernamento e la manutenzione delle flotte, che porta spesso all'interruzione del servizio. Questi aspetti incidono negativamente sulla qualità e l'efficienza del servizio.

Per quanto concerne il tema del rinnovamento della flotta navale italiana, molteplici soggetti auditi hanno evidenziato la necessità di incentivare l'ammodernamento delle flotte, soprattutto per migliorare il cabotaggio con le isole minori (Assarmatori, Confitarma, Assoporti, Federlogistica, Grandi Navi Veloci). In generale, secondo quanto riportato dall'Autorità di regolazione dei trasporti, il cabotaggio marittimo in Italia è caratterizzato da una flotta di età media particolarmente elevata, in quanto il 55 per cento della stessa risulta composta da navi di trenta o più anni di età. È evidente che questo aspetto incide profondamente sull'efficienza dei servizi di trasporto marittimo offerti ai cittadini e sul diritto alla mobilità, perché le navi più datate richiedono una maggiore manutenzione, hanno una capacità più ridotta rispetto a quelle moderne e sono meno affidabili.

Al riguardo, è stato indicato che nell'ambito dei progetti legati al PNRR, il Governo italiano, al fine di favorire la transizione ecologica della flotta, ha istituito, nel 2022, un fondo destinato agli armatori per l'acquisto di nuove navi o per l'ammodernamento di quelle esistenti o in costruzione. I soggetti auditi hanno riportato che gli armatori non sono riusciti, tuttavia, a usufruire a pieno del fondo, a causa delle regole fortemente restrittive che la Commissione europea ha disposto mediante la disciplina unionale sugli aiuti di Stato in materia di clima, energia ed ambiente (la cosiddetta *Climate, Energy and Environment protection state aid guidelines – CEEAG 2022*). La Commissione europea, nei propri orientamenti, ha prescritto che gli aiuti possono essere concessi soltanto per la costruzione di navi elettriche ovvero di navi che consumano carburanti sintetici. Ebbene, per la natura dei mari italiani, la lunghezza delle rotte marittime nazionali e l'attuale tecnologia a disposizione, la nave elettrica non è ipotizzabile, mentre per i carburanti sintetici vi è l'oggettiva impossibilità di realizzare una rete efficiente di distribuzione all'interno dei porti italiani. Infatti, la collocazione dei medesimi al centro delle città, impedisce di realizzare i depositi per le sostanze a tal fine necessarie, che risultano volatili e pericolose per la salute (Grandi Navi Veloci).

Il tema dell'aumento dei prezzi di trasporto è stato evidenziato da molteplici soggetti auditi, che hanno indicato come principali cause l'incremento dei costi del carburante e l'introduzione del sistema di tassazione europeo ETS (*Emission Trading System*) nel settore marittimo. In particolare, i rappresentanti delle isole Eolie hanno indicato che l'aumento dei prezzi del carburante ha portato a un generale incremento dei costi di trasporto di circa il 50 per cento negli ultimi due anni. A titolo esemplificativo, il sindaco di Lipari ha fatto presente che il costo dei biglietti degli aliscafi, per i non residenti, è aumentato negli ultimi anni da 17,30 euro a 25,17 euro, ovvero quasi il 45 per cento in più.

Il tema dell'aumento generale dei costi di trasporto è, tuttavia, presente anche nei

collegamenti delle isole maggiori. A tal proposito, al fine di tutelare gli utenti dall'incremento dei prezzi, il vicesindaco di Catania ha indicato che è stato istituito un biglietto unico integrato, che consente ai pendolari di utilizzare un'unica piattaforma per organizzare lo spostamento nello stretto attraverso le due compagnie di mobilità di Messina e Reggio Calabria, e contestualmente utilizzare i mezzi veloci che collegano le due sponde.

Come appena accennato, oltre al rincaro dei carburanti e, più in generale, dei costi di trasporto, i soggetti auditi hanno evidenziato l'impatto negativo dell'attuale sistema EU-ETS che, se non applicato omogeneamente, potrebbe incrementare ulteriormente i costi e inficiare la continuità territoriale delle isole, maggiori e minori.

Come gli auditi hanno ampiamente illustrato, si stima, in particolare, che l'applicazione del sistema EU-ETS alle imprese del settore marittimo, che sono evidentemente costrette a riversare parte di tale costo sull'utenza, inciderà fortemente anche sul costo medio-unitario del biglietto per passeggero. Saranno, infatti, proprio i servizi di Autostrade del Mare e di cabotaggio insulare a essere maggiormente colpiti dalla tassazione e le tipologie di naviglio che rappresenteranno il maggior contribuente del sistema EU-ETS saranno le navi *ro-ro* e *ro-pax*. Queste ultime, infatti, verseranno a livello nazionale circa il 60 per cento della quota totale di ETS, data la frequenza e la regolarità dei servizi offerti durante tutto l'anno lungo le tratte intra-europee.

Qualora, inoltre, il sistema EU-ETS venisse applicato al trasporto marittimo ma non anche al trasporto su gomma, ciò provocherebbe una distorsione della concorrenza modale e un *back shift* modale, ossia un ritorno al trasporto su strada, con un conseguente aumento delle emissioni di CO₂ pari al 66 per cento (Matteo Catani, Guido Grimaldi).

Per evitare che tale scenario si realizzi e che molte linee marittime vengano chiuse perché non più sostenibili, gli auditi hanno più volte proposto di reimpiegare nel settore marittimo portuale le risorse prove-

nienti dal regime EU-ETS, soprattutto per sostenere le imprese di navigazione impegnate nei servizi di collegamento con le isole (Uniport, Matteo Catani).

La direttiva ETS determinerà, infatti, il prodursi di effetti economici negativi soprattutto a carico delle popolazioni insulari italiane, che si ritiene pertanto opportuno tutelare destinando una parte dei proventi derivanti dall'applicazione del medesimo sistema alla compensazione dei maggiori costi derivanti dalla condizione di insularità, tramite un sostegno sia ai cittadini che alle imprese.

Infine, i soggetti auditi hanno indicato che la tassazione ETS e le sanzioni disposte dalla direttiva FuelEU Maritime, impatterebbero negativamente sia sulla capacità dell'industria tecnologica italiana di mettere a disposizione carburanti e motori meno inquinanti, sia sulla capacità delle infrastrutture portuali di predisporre impianti di distribuzione di carburanti alternativi (Assarmatori).

4.3. Questioni normative

Dal punto di vista normativo, i soggetti auditi hanno evidenziato la necessità di intervenire sul sistema di regolazione dei porti italiani, nonché sulle procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi di trasporto in continuità territoriale, al fine di ottenere un quadro regolatorio omogeneo, chiaro, ed efficiente.

In particolare, è stata criticata la parcellizzazione delle competenze nelle realtà portuali, che comporta conseguenze negative in termini di perdita di efficienza e omogeneità nei servizi offerti per il trasporto di persone e merci. A tale riguardo, è stato evidenziato che sulla pianificazione delle connessioni secondarie e terziarie e sui servizi alle persone e alle merci non esiste ancora un quadro regolamentare che consenta a un unico soggetto, eventualmente l'Autorità di sistema portuale (AdSP), di realizzare e gestire le opere e i servizi. Questa parcellizzazione, di conseguenza, comporta inefficienze gestionali. (Assoporti).

Al fine di garantire una maggiore uniformità nelle procedure di affidamento e

nella gestione dei porti, quindi, i soggetti auditi hanno proposto di attribuire maggiori poteri decisionali ai presidenti delle Autorità di sistema portuale ovvero, in alternativa, di costituire un'Autorità sovraordinata rispetto alle altre, che sia in grado di operare, a differenza dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), con un'adeguata conoscenza del territorio e delle dinamiche settoriali che occorre tenere in considerazione in fase di regolazione. A tale proposito, è stato sottolineato che sebbene la legge n. 84 del 1994 preveda che i presidenti delle Autorità di sistema portuale dispongano di determinati poteri decisionali, questi ultimi non vengono in concreto esercitati, in quanto, per una molteplicità di ragioni, i presidenti preferiscono affidare a un'unica autorità, quale appunto l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, il potere di decidere in materia (Associazione logistica intermodale sostenibile ALIS).

Per quanto riguarda le procedure di gara predisposte dalle varie Autorità di sistema portuale, è stato proposto di uniformarle e, in generale, di consolidare regole e modelli di gestione e contrattuali adeguati, specifici e omogenei (Federlogistica; Confitarma). In particolare, è stata ravvisata l'esigenza di modificare l'attuale regolazione di settore in riferimento ai criteri di assegnazione dei servizi marittimi alle imprese di navigazione, soggetti a obblighi di servizio pubblico, quando disciplinati da contratti di servizio. A tal fine, risulterebbe necessario predisporre dei bandi di gara che tengano conto delle peculiarità dell'attività di cabotaggio marittimo e che rispondano alla necessità di costruire un sistema competitivo che sia in grado di soddisfare i bisogni dell'utenza, della committenza e dell'intero settore. I rappresentanti delle associazioni di categoria hanno esposto la necessità di valutare il trasporto marittimo in maniera distinta e autonoma dalle altre modalità di trasporto in ragione delle specificità che il settore richiede anche in termini di volume di investimenti, organizzazione del lavoro, assunzione del rischio e gestione delle flotte, garantendo al

contempo il diritto alla continuità territoriale dell'utenza.

Un ulteriore elemento di criticità normativa emerso nel corso delle audizioni inerisce alle difficoltà nell'aggiudicazione dei servizi di trasporto. Infatti, le gare vanno spesso deserte, soprattutto quelle per i collegamenti con territori più remoti o piccoli, provocando delle evidenti ripercussioni sulla possibilità per i cittadini di disporre di beni e servizi di prima necessità (rappresentanti istituzionali isole Eolie, Egadi e Pelagie). L'inefficienza del servizio di trasporto, i costi sempre più insostenibili e la riduzione del numero di rotte stanno, peraltro, favorendo il lento spopolamento di queste realtà.

A tale riguardo, i soggetti auditi ritengono opportuno incrementare il finanziamento statale per la realizzazione delle rotte per le isole. A titolo esemplificativo, come rilevato nel corso delle audizioni, tale finanziamento in Sardegna ammonta attualmente a circa 13,6 milioni di euro. Tuttavia, l'amministrazione regionale spende circa il doppio per garantire il solo servizio tra l'isola madre e le altre isole della regione. Inoltre, è stato riportato che l'ammontare di tale finanziamento statale risulta invariato dal 2009 (decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 166 del 2009). Pertanto, è stata segnalata l'urgenza di un intervento normativo volto a rivedere gli importi del sistema di finanziamento pubblico al fine di attualizzarli (assessore ai trasporti regione Sardegna).

4.4. Questioni infrastrutturali

Gli auditi hanno evidenziato l'urgente necessità di procedere a un rinnovamento del sistema infrastrutturale dei porti italiani, al fine di rispondere a esigenze economiche e di sostenibilità ambientale. Si reputa, infatti, essenziale realizzare infrastrutture portuali moderne, efficienti e interconnesse, che consentano di dare risposte rapide e adeguate alle sfide attuali, conformando il settore alle normative europee sul contrasto al cambiamento climatico. In particolare, si è ravvisata l'esigenza

di ammodernare i porti, favorire l'intermodalità e intensificare la realizzazione delle cosiddette « Autostrade del Mare », prediligendo il transito delle merci via mare.

L'aumento dei volumi di traffico marittimo, determinato anche dalla volontà dei governi di favorire lo *shift* modale dal trasporto su gomma al trasporto marittimo, e la crescita della dimensione delle navi (si parla, al riguardo, di « gigantismo navale ») richiedono di investire ingenti risorse sull'efficienza e sulla modernizzazione delle infrastrutture nazionali, anche per evitare di perdere competitività rispetto agli altri porti del Mediterraneo. Tra le principali criticità riportate dai soggetti auditi, si annoverano l'obsolescenza e l'incapacità degli ormeggi di ospitare navi di grandi dimensioni e capacità, nonché l'insufficienza degli spazi e l'inadeguatezza nel gestire i grandi flussi cargo (Grimaldi Lines, ALIS).

Tale aumento di volumi è, peraltro, confermato dai citati dati del 2023, alla luce dei quali, in Italia, all'interno del settore *ro-pax* sono stati trasportati circa 17 milioni di passeggeri sui traghetti di cabotaggio e quasi 39 milioni sui traffici locali (Assoporti). Per quanto concerne, invece, le merci trasportate nel settore *ro-ro*, queste ammontano, per lo stesso anno, a 121,3 milioni di tonnellate di merci movimentate, per circa 6,3 milioni di rotabili interessati.

Il rinnovo del sistema infrastrutturale appare, inoltre, necessario per implementare la transizione ecologica ed energetica, al fine di conformarsi alle normative ambientali europee e internazionali. Nello specifico, gli auditi auspicano l'introduzione di tecnologie *green*, che consentirebbero un pieno ed effettivo sfruttamento degli investimenti effettuati dagli operatori privati. Anzitutto, è stato ripetutamente ribadito quanto sarebbe determinante, al fine di ridurre le emissioni prodotte dalle navi in porto, procedere all'elettificazione delle banchine (il cosiddetto *cold ironing*), preferibilmente impiegando elettricità prodotta da fonti rinnovabili (ALIS, Confitarma, Grandi Navi Veloci).

In secondo luogo, la mancanza di infrastrutture adibite alla somministrazione di carburanti alternativi (come il biodiesel e

l'HVO) influenza le scelte degli operatori del settore, disincentivando l'acquisto di navi a basso impatto ambientale e non permettendo alle navi che dispongono di carburanti alternativi (ad esempio, traghetti *dual fuel*) di utilizzarli nella navigazione, per la mancanza di un'infrastruttura dedicata alla loro fornitura (Confitarma).

Sempre in tema di infrastrutture, nel corso dell'indagine conoscitiva è emerso, anche per questo settore, l'importanza dello sviluppo dei collegamenti intermodali, tanto sulla penisola quanto sulle isole, che consentirebbero di migliorare l'efficienza dei collegamenti, la competitività economica e la sostenibilità ambientale del settore marittimo (ALIS, Federazione del turismo organizzato, Federlogistica, Andrea La Mattina). È stata evidenziata, in particolare, la necessità di realizzare dei collegamenti tra le stazioni marittime e ferroviarie, nonché delle connessioni tra porti e retroporti, anche attraverso il completamento delle infrastrutture di ultimo miglio per il trasporto delle merci.

Nel corso delle audizioni è, peraltro, emerso quanto un efficientamento dell'intermodalità appaia ancora più necessario per favorire l'integrazione dell'Italia nel sistema di reti transeuropee dei trasporti (il cosiddetto TEN-T), istituito con il Trattato di Maastricht per la creazione di un mercato unico europeo e lo sviluppo della coesione economica e sociale dei territori. Dagli studi svolti dalle Autorità di sistema portuale risulta che, per quanto concerne le connessioni tra i porti e i nodi secondari e terziari della rete TEN-T, nonostante l'attuale connessione infrastrutturale, l'eccessiva parcellizzazione delle competenze tra le Autorità competenti rende in concreto difficile la realizzazione di un progetto ottimale di connessioni e servizi adeguati per i passeggeri e le merci (Assoporti).

L'importanza di implementare ed efficientare tali collegamenti è condivisa dai rappresentanti istituzionali di alcune regioni, come ad esempio la Puglia. Tale regione ha infatti approvato un piano attuativo del Piano regionale dei trasporti che si basa su sei indirizzi strategici, tra i quali figura anche la connessione tra la

medesima regione e la rete europea e nazionale, al fine di accrescere lo sviluppo economico dei propri territori. I rappresentanti istituzionali della regione Puglia hanno inoltre descritto lo stato attuale della rete infrastrutturale regionale, che risulta composta da oltre 11.000 chilometri di strade, di cui oltre 300 chilometri di autostrade con diciotto caselli autostradali, nonché da più di 1.600 chilometri di rete ferroviaria. Questa infrastruttura interna interagisce con il sistema portuale costituito da tre porti principali (ossia Bari, Brindisi e Taranto) e da altri sei porti minori (quali quelli di Manfredonia, Barchetta, Molfetta, Monopoli, Otranto e Gallipoli). Infine, vi è un interporto regionale della Puglia, una piattaforma logistica di Foggia Incoronata su cui si sta lavorando e una rete aeroportuale pugliese costituita da quattro aeroporti, che sono ubicati presso Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie Taranto (assessore ai trasporti della Regione Puglia).

Per quanto riguarda la regione Sardegna, sono stati riportati i seguenti dati relativi alla mobilità delle imprese operanti nel territorio sardo (Camera di Commercio di Cagliari-Oristano):

- il 76,1 per cento utilizza il trasporto tutto strada;

- il 10,1 per cento utilizza il combinato strada-mare per le relazioni con le altre regioni;

- il 2,3 per cento dichiara di utilizzare il trasporto ferroviario. L'intermodalità ferroviaria è un servizio poco utilizzato, sia per la mancanza di strutture adeguate sia per la brevità dei percorsi possibili.

Il settore marittimo-portuale ha portato all'attenzione della Commissione l'importanza di continuare a valorizzare e sostenere le cosiddette « Autostrade del mare », le quali costituiscono un servizio di trasporto alternativo alla normale viabilità stradale, in grado di produrre evidenti benefici in termini di impatto ambientale, incidentalità ed efficienza. Per tali ragioni, sono state impiegate molteplici risorse a tale scopo. Le imprese marittime hanno,

infatti, beneficiato di una serie di incentivi programmati prima con il Marebonus, e in seguito con il *Sea Modal Shift*, proprio allo scopo di ridurre il traffico su strada a vantaggio dell'integrazione del trasporto marittimo a corto-medio raggio nella catena intermodale. In particolare, con il *Sea Modal Shift* le somme messe a disposizione, stabilite da decreto ministeriale, ammontano a 39 milioni di euro per l'anno 2022 e a 21,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026.

A dimostrazione dell'importanza di tali contributi e, nello specifico, del Marebonus, gli auditi hanno evidenziato che nel 2022, ossia nell'anno in cui tale incentivo non è stato erogato, si è assistito ad un incremento del traffico di veicoli pesanti su rete ANAS superiore al 4 per cento rispetto al 2019 (Grimaldi).

Tuttavia, la scelta di destinare tali risorse esclusivamente alle imprese non è stata condivisa da tutti gli operatori del settore. In alcuni casi, infatti, si è manifestata l'opportunità di distribuire le medesime risorse direttamente agli utenti del servizio di trasporto interessato (FAISA CISA).

5. Conclusioni

Nel corso dell'indagine conoscitiva, grazie ai preziosi contributi offerti dai soggetti auditi, la Commissione ha avuto modo di scorgere i profili di problematicità che presenta l'attuale disciplina sul sistema dei trasporti, nonché di acquisire consapevolezza dei limiti che costituiscono un ostacolo alla piena attuazione del principio di continuità territoriale e, conseguentemente, al raggiungimento dell'effettiva coesione economica, sociale e territoriale all'interno dello Stato italiano. Grazie alle testimonianze rilasciate dai soggetti coinvolti in questa ricerca, la Commissione ha potuto individuare alcune soluzioni che potrebbero condurre a un miglioramento dello stato attuale dei collegamenti tra le isole e le zone periferiche del Paese e il resto del territorio nazionale.

5.1. Principio di continuità territoriale

Si è preso atto, in primo luogo, della necessità di estendere il perimetro di operatività del principio di continuità territoriale sia dal punto di vista oggettivo, con riferimento alle zone del territorio italiano interessate, sia dal punto di vista soggettivo, ossia con riferimento ai soggetti beneficiari.

Nel primo caso si tratterebbe di ricomprendere tra le aree che, in ragione della loro collocazione geografica, sono da considerarsi svantaggiate e pertanto meritevoli di essere ricomprese nell'elenco delle zone destinatarie di misure statali che favoriscano l'organizzazione di una rete di collegamenti più efficiente con il resto del Paese, oltre le isole maggiori e minori, altresì determinate zone periferiche o ultra-periferiche del territorio nazionale. Sul punto è stato rilevato infatti come in regioni quali ad esempio la Liguria, il Trentino-Alto Adige, il Friuli-Venezia Giulia, la Puglia e la Sicilia, vi sono comuni collocati in zone alquanto decentrate e difficilmente raggiungibili attraverso l'attuale rete di trasporti e per le quali si pone la necessità di garantire ai cittadini ivi residenti l'effettivo diritto alla mobilità.

Nel secondo caso, è emerso il bisogno di estendere le misure disposte per la continuità territoriale in favore dei residenti nei suddetti territori anche a quei soggetti che, pur non essendo ivi residenti, hanno in tali zone il centro principale dei loro interessi per ragioni legate all'attività lavorativa svolta. Invero, la mancata inclusione di tali soggetti nell'ambito dei destinatari delle suddette misure ha negli anni costituito un ostacolo alla libertà di stabilimento dei lavoratori all'interno del territorio nazionale, in considerazione delle difficoltà economiche e organizzative che comporta spostarsi in una zona da considerarsi svantaggiata per motivi legati alla dislocazione geografica della stessa.

Queste considerazioni sono scaturite da un'attenta riflessione sulla portata e sul contenuto del diritto alla mobilità dei cittadini europei che, in quanto diritto sociale riconosciuto dai Trattati europei sia tra i territori degli Stati membri che all'interno

degli stessi, deve essere assicurato a tutti i cittadini, e in particolar modo a coloro i quali risiedono o esercitano la propria attività lavorativa nelle regioni insulari e in quelle periferiche o ultra-periferiche, in quanto presupposto fondamentale per il necessario avanzamento nel percorso di sviluppo nazionale ed europeo.

5.2. Rapporti con l'Unione europea

Dalle indagini è emersa la necessità di procedere a un ripensamento degli attuali rapporti dello Stato italiano con l'Unione europea che conduca a una progressiva modifica della disciplina stabilita a livello europeo in tema di tutela della concorrenza e aiuti di Stato, al fine di prevedere deroghe che consentano di introdurre a livello nazionale misure che garantiscano un efficientamento del sistema dei trasporti e un miglioramento dei collegamenti tra isole e le zone periferiche e il resto del Paese.

Come ricordato, il principio della libera concorrenza costituisce uno specifico limite alla facoltà di ciascuno Stato membro di prevedere misure che possano favorire le imprese che operano in un determinato settore e ciò in ragione del divieto di aiuti di Stato sancito a livello europeo. Tuttavia tale divieto, come già esposto, subisce alcune deroghe riguardo ai servizi di interesse economico generale, tra i quali rientrano quelli di trasporto, i quali devono pertanto essere forniti in modo da poter garantire la piena effettività del diritto alla mobilità inteso in senso ampio. In quest'ottica lo Stato italiano dovrebbe intraprendere una procedura di negoziazione con le istituzioni europee finalizzata a ricomprendere nell'ambito di operatività della suddetta deroga alcuni strumenti attualmente non contemplati dalla normativa vigente ma che, come emerso nel corso delle audizioni, potrebbero contribuire in modo più decisivo al miglioramento del sistema dei collegamenti interno al Paese con particolare riferimento a quelli da e verso le zone più svantaggiate.

Il fine è di riconoscere alle istituzioni italiane la facoltà di applicare in modo

automatico, e quindi senza che sia necessario un preventivo vaglio da parte della Commissione europea, misure volte a garantire la continuità territoriale diverse dagli OSP attualmente vigenti e che appaiono più adatte a realizzare gli scopi perseguiti dallo Stato.

Si rileva inoltre che la direttiva (UE) 2023/959 ha disposto l'estensione al settore del trasporto marittimo del sistema EU-ETS. Pur risultando condivisibile l'obiettivo della riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto marittimo, la predetta estensione, nei termini delineati dalla direttiva, rischia di determinare una perdita di competitività dei porti europei, con il rischio di una progressiva delocalizzazione verso gli altri porti del Mediterraneo, risultando fortemente penalizzante per il settore portuale nazionale. Si rende dunque opportuno addivenire ad una revisione della direttiva (UE) 2023/959, al fine di superare le distorsioni del mercato in danno delle infrastrutture portuali europee e, in particolare, italiane, e di evitare effetti negativi sui servizi essenziali di continuità territoriale.

Più in generale, risulta necessaria l'istituzione di una *task force* interistituzionale – composta da rappresentanti del Parlamento europeo, della Commissione, del Comitato delle regioni e del Comitato economico e sociale – che affronti in maniera organica la questione insulare nelle politiche europee, dando così seguito alla richiesta avanzata nel giugno del 2023 dai presidenti delle regioni insulari europee.

5.3. Politiche di sostegno al settore dei trasporti

Tra le varie soluzioni prospettate, senza dubbio assumono rilevanza quelle in materia di politiche di sostegno al settore dei trasporti e alla continuità territoriale. Nello specifico, i soggetti auditi hanno evidenziato le inefficienze dell'attuale sistema degli OSP. Invero, l'eccessiva burocrazia legata alla loro attuazione, la difficoltà che si è negli anni riscontrata nel disporre le gare rispettando il preavviso necessario a consentire alle compagnie aeree interessate di

poter svolgere una corretta programmazione dei voli e degli investimenti, nonché l'assenza di efficaci sistemi di rilevazione dei dati che permettano di prevedere nei contratti un contributo adeguato per le compagnie assegnatarie del servizio, hanno reso tale strumento difficilmente applicabile. Difatti, spesso, la mancanza di finanziamenti adeguati e la burocrazia legata agli OSP ha contribuito, insieme ad altri fattori, a rendere le gare meno attrattive per gli operatori, che in molti casi non vi hanno partecipato. Per garantire il servizio, si ricorre frequentemente a proroghe di contratti esistenti, in attesa di nuove gare o procedure negoziate, contribuendo così al persistere di situazioni di precarietà o inefficienza.

Tra le misure evidenziate come alternative agli OSP, rientra l'applicazione degli aiuti di Stato alle compagnie aeree e agli aeroporti, in quanto si configurano come strumenti più rapidi e tali da poter essere gestiti attraverso procedure più snelle e trasparenti. Il finanziamento diretto alle compagnie aeree e agli aeroporti segue infatti le regole della Commissione europea contenute negli specifici orientamenti sugli aiuti di Stato per tali settori, che sono stati applicati fino al 2024 e in parte prorogati fino al 2027. In sede di revisione degli orientamenti, che è attualmente in corso, è stato auspicato un rafforzamento dello strumento e un ampliamento del suo ambito di applicazione.

In questo modo si potrebbe anche ottenere un abbassamento del costo dei biglietti per residenti e lavoratori che viaggiano da e per le zone svantaggiate del Paese e la garanzia di determinate rotte nonché di un'ampia scelta di orari.

Altra soluzione prospettata è quella di applicare uno sconto diretto, al momento dell'acquisto del biglietto aereo o marittimo, all'utente residente nelle isole o nelle zone ultra-periferiche, o che ivi abbia dimora per motivi di lavoro. In questo modo una parte del costo del biglietto sarebbe a carico dello Stato e alla relativa copertura della spesa si potrebbe provvedere attraverso contributi pubblici.

In generale, è emersa la necessità di incrementare i fondi statali a supporto della continuità territoriale marittima e aerea, così da contribuire in modo più sostanziale agli sforzi delle regioni e, quindi, allineare la politica dell'Italia a quella di altri Paesi europei, come la Francia e la Spagna. Oltre all'aumento di risorse, si auspica di diversificare i modelli di contributi e aiuti fiscali a seconda del territorio.

In particolare, per assicurare la piena attuazione dei principi costituzionali in materia di rimozione degli svantaggi derivanti dell'insularità, è necessario intervenire attraverso una pluralità di interventi che prevedano:

- l'incremento della dotazione del Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità (art. 1, comma 806, della legge 29 dicembre 2022, n. 197);

- il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, tornando a dare centralità alla dotazione del « Fondo perequativo infrastrutturale » di cui all'articolo 15, comma 1-ter, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156);

- la garanzia di un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia e da e per la Sardegna, aumentando la dotazione del fondo a tale scopo istituito dalla legge di bilancio 2023 (art. 1, comma 494, della legge 29 dicembre 2022, n. 197).

Inoltre, le risorse derivanti dal regime EU-ETS dovrebbero essere destinate al settore marittimo portuale, per sostenere le imprese di navigazione impegnate nei servizi di collegamento con le isole.

Un'ulteriore misura di natura fiscale che, riducendo gli oneri posti a carico delle imprese del trasporto marittimo e aereo in Italia, diminuirebbe allo stesso tempo i costi sostenuti dai passeggeri, è l'eliminazione o riduzione delle addizionali comunali o, in alternativa, l'imposizione su una percentuale delle risorse derivanti dalle stesse di un vincolo destinazione in investimenti nel settore marittimo e aereo che

consentano un recupero sia in termini di tariffe praticate dalle compagnie che di competitività delle stesse.

Restando nell'ottica di rendere il servizio di continuità territoriale accessibile e trasparente per i cittadini, si propone di garantire una comunicazione chiara e tempestiva sui prezzi dei servizi di trasporto, e prevedere sistemi semplici e intuitivi di rimborso, in grado di ridurre la complessità burocratica per gli utenti.

5.4. Esigenze di programmazione e innovazione nel settore dei trasporti aerei, marittimi e su ferro

Alla politica di sostegno del settore deve senz'altro aggiungersi una corretta ed efficiente pianificazione e programmazione del sistema dei trasporti all'interno del territorio nazionale. Sul punto è stata evidenziata l'importanza dell'intermodalità, intesa come la capacità di organizzare una rete di collegamenti efficienti tra porti e aeroporti e resto del territorio. Difatti, se le misure sulla continuità territoriale facilitano il raggiungimento delle zone periferiche o delle isole, rimane poi la necessità di assicurare una rete di trasporti che consenta di spostarsi agevolmente all'interno delle stesse. Sotto questo aspetto, i contributi pubblici e un migliore sistema gestionale sono senz'altro fondamentali per la costruzione di un sistema sempre più intermodale che preveda soluzioni « *point-to-point* », garantendo in particolare una migliore connessione del trasporto ferroviario o su gomma con i porti e gli aeroporti, e in generale con le parti meno collegate del Paese.

In ottica di intermodalità, al fine di migliorare la connettività con le aree metropolitane e nelle regioni meno servite dai mezzi tradizionali di trasporto, si suggerisce, inoltre, di includere i vertiporti tra le infrastrutture finalizzate al miglioramento dell'intermodalità e del collegamento tra porti, aeroporti e il territorio circostante.

I fornitori di servizi logistici, le linee di navigazione, gli operatori dei terminali e gli operatori di trasporto terrestre, stanno affrontando una sfida importante nel ridise-

gnare la struttura dei costi di produzione (sistemi di tariffazione, costi di carburante, costo del lavoro, ecc.) e l'affidabilità e sincronizzazione dei servizi di inoltro terrestri.

Con riferimento al settore marittimo, nel corso delle audizioni è emerso che gli operatori del mercato in molti casi si aspettano interventi di regolamentazione e di liberalizzazione per sostenere i loro sforzi e per creare efficienti reti di trasporto tra porti ed *inland terminal*. I porti non sono più considerati unicamente centri di trasferimento, ma stanno diventando aree di transito all'interno delle catene logistiche legate in via funzionale agli sviluppi della distribuzione nell'*hinterland*. A tale riguardo, tra le misure prospettate rientrano maggiori investimenti nei porti, al fine di evitare che la carenza infrastrutturale influisca negativamente sull'efficienza e la sostenibilità del settore marittimo.

Allo stesso modo, nel settore aereo, l'implementazione di sistemi intermodali permetterebbe di collegare in modo efficiente gli aeroporti principali con le zone più remote del territorio, riducendo, da un lato, l'utilizzo delle auto private e, dall'altro, la necessità di costruire aeroporti minori che risulterebbero poi poco attrattivi da un punto di vista economico.

L'integrazione intermodale tra aeroporti e altre modalità di trasporto, in particolare

quelle ferroviarie, risulta pertanto essenziale per il miglioramento dei collegamenti con i centri urbani e logistici e consente altresì il decongestionamento del traffico veicolare. Risultano in tale ottica di particolare rilevanza sia gli investimenti per il cosiddetto « ultimo miglio ferroviario » per connettere gli aeroporti, anche minori, alla rete ferroviaria nazionale e regionale, che quelli sui sistemi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane che consentano collegamenti con gli aeroporti, in modo da garantire una reale possibilità di connessione anche delle aree periferiche del Paese.

In generale, al fine di conseguire un potenziamento globale delle infrastrutture, si sottolinea l'importanza della digitalizzazione e dell'ammodernamento dei porti e degli aeroporti attraverso l'adozione di tecnologie digitali avanzate. Tra di esse si segnalano: l'introduzione di infrastrutture *smart* e tecnologie innovative, capaci di ottimizzare i flussi di traffico, efficientare e automatizzare le operazioni e migliorare la sicurezza delle operazioni stesse; l'impiego di tecnologie di manutenzione predittiva, per garantire una maggiore affidabilità delle infrastrutture e ridurre i costi legati ai guasti; la digitalizzazione delle capitanerie di porto, per rendere più efficienti i processi operativi e gestionali legati al traffico marittimo.

ALLEGATO 3

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final).

DOCUMENTO FINALE APPROVATO

La Commissione IX (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni),

esaminate, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento della Camera dei deputati, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 261/2004, (CE) n. 1107/2006, (UE) n. 1177/2010, (UE) n. 181/2011 e (UE) 2021/782 per quanto riguarda l'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (regolamento sull'applicazione dei diritti dei passeggeri);

tenuto conto degli orientamenti generali sulle due proposte adottati dal Consiglio il 5 dicembre 2024 in vista dell'avvio dei negoziati interistituzionali;

preso atto delle relazioni trasmesse dal Governo ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulle proposte di regolamento;

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame delle proposte;

considerati i rilievi formulati dalla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) nel documento approvato nella seduta del 12 giugno 2024 sulla proposta di regolamento relativa all'applicazione dei diritti dei passeggeri, con particolare riguardo al rispetto del principio di attribuzione e alla

conformità ai principi di sussidiarietà e proporzionalità;

preso atto della risposta fornita dalla Commissione europea alle osservazioni formulate, nell'ambito del dialogo politico, in risposta al medesimo documento approvato dalla XIV Commissione;

premesso che:

le proposte hanno il duplice obiettivo, pienamente condivisibile, di tutelare più efficacemente i passeggeri nei viaggi in aereo, in treno, via mare o per vie navigabili interne e in autobus e di incentivare l'uso dei trasporti pubblici. Esse fanno seguito all'individuazione da parte della Commissione europea di una lacuna normativa e di alcune criticità caratterizzanti il quadro normativo vigente, inerenti in particolare alla scarsa conoscenza, da parte dei viaggiatori, della tutela loro offerta dalla normativa europea e al diritto al rimborso dell'intero costo di un biglietto aereo, nel caso in cui il biglietto sia stato acquistato tramite un intermediario ma il volo non venga effettuato. La lacuna a cui si intende porre rimedio riguarda, invece, la tutela dei passeggeri del trasporto multimodale, nell'ambito del quale si intende rivolgere anche particolare attenzione alle persone con disabilità o a mobilità ridotta;

va dunque accolta con favore un'azione europea che affronti le carenze individuate, tenuto soprattutto conto che il mercato dei passeggeri nell'Ue è in crescita;

considerato che:

gli obiettivi alla base della proposta sul trasporto multimodale risultano pienamente condivisibili, in quanto tale proposta, andando a colmare una lacuna normativa, consentirà ai passeggeri che utilizzeranno diversi modi di trasporto per un unico viaggio di godere per la prima volta di diritti specifici, che si aggiungeranno a quelli stabiliti per i viaggi con un solo modo di trasporto;

è necessario, tuttavia, che il rafforzamento dei diritti dei passeggeri non gravi in modo sproporzionato su vettori e intermediari, in particolare su piccole e medie imprese, imponendo ulteriori oneri amministrativi ad un settore già fortemente penalizzato dalle normative legate al *Green Deal*. In tal modo si incorrerebbe nel rischio di generare un aumento dei costi di trasporto, con l'effetto paradossale di danneggiare il passeggero stesso;

è pertanto in linea generale condivisibile l'orientamento generale sulla proposta, adottato dal Consiglio il 5 dicembre 2024, in quanto esso prospetta modifiche volte, in larga misura, a chiarire alcune disposizioni e a ridurre gli oneri amministrativi, oltre a definire meglio, opportunamente, la relazione con altri atti giuridici e soprattutto con la legislazione settoriale dell'Unione in materia di diritti dei passeggeri;

la proposta, secondo quanto predisposto dall'articolo 2, si applica ai vettori, agli intermediari e ai gestori dei terminali, con riferimento a viaggi multimodali in cui tutti i servizi di trasporto interessati rientrano già anche nell'ambito di applicazione della legislazione dell'UE in materia di diritti dei passeggeri e che sono offerti sotto forma di un contratto multimodale unico, un biglietto multimodale combinato e biglietti multimodali distinti;

il rinvio, di cui all'articolo 2, ai servizi di trasporto già interessati dalla legislazione in materia di diritti dei passeggeri dovrebbe implicare di conseguenza l'estensione delle esclusioni già previste dall'ambito applicativo della normativa euro-

pea vigente anche alla proposta sui viaggi multimodali. Sarebbe opportuno comunque chiarire esplicitamente che le esclusioni dall'ambito di applicazione di cui all'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (UE) 1177/2010 e all'articolo 2, paragrafi 2 e 5, del regolamento (UE) 2021/782 si applicano anche alla proposta in oggetto;

L'orientamento del Consiglio propone di intervenire, in questo senso, attraverso una revisione dell'articolo 2 che tenga conto della necessità di effettuare tali specifiche e che definisca chiaramente le condizioni che il viaggio dovrebbe soddisfare per rientrare nell'ambito di applicazione della proposta. Opportunamente l'orientamento propone di escludere dall'ambito di applicazione il servizio occasionale di trasporto effettuato con autobus e il servizio regolare effettuato con autobus per distanze inferiori a 250 km;

non risulta sufficientemente chiarita, altresì, l'applicabilità o meno di altre esenzioni di cui gli Stati membri possono avvalersi ai sensi della legislazione settoriale dell'UE in materia di diritti dei passeggeri. In particolare, il paragrafo 6 dell'articolo 2 del regolamento (UE) 2021/782 sul trasporto ferroviario prevede che, fatto salvo il paragrafo 8, gli Stati membri possano accordare una deroga – di cui l'Italia attualmente non si avvale – all'applicazione del medesimo regolamento per i servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali per passeggeri e per i servizi ferroviari internazionali per passeggeri in cui una parte significativa del servizio, compresa almeno una stazione di fermata, è operata al di fuori del territorio dell'Unione. La proposta sui viaggi multimodali non specifica se le esenzioni nazionali adottate a norma di tale articolo siano applicabili nella stessa misura anche al trasporto ferroviario quando inserito nel contesto di un viaggio multimodale;

nella definizione dell'ambito applicativo è importante che le specificità territoriali siano tenute in debita considerazione, in quanto vi sono realtà, come quella italiana, in cui alcuni servizi di trasporto, quali ad esempio il trasporto marittimo,

ricoprono un ruolo fondamentale nel garantire la continuità territoriale con le regioni insulari, e che pertanto non dovrebbero essere soggetti ad oneri sproporzionati che impediscano l'efficiente esercizio di tale funzione;

la proposta introduce obblighi significativi per gli operatori coinvolti nei viaggi multimodali effettuati con contratto multimodale unico;

l'orientamento del Consiglio propone pertanto di definire un biglietto multimodale unico come un biglietto per un viaggio multimodale, acquistato mediante un'unica transazione commerciale, che rappresenta un contratto di trasporto unico e che contiene servizi di trasporto successivi, aventi ciascuno un orario specifico, effettuati da uno o più vettori che hanno concluso tra loro un accordo per offrire tali servizi di trasporto nell'ambito di detto viaggio. Tale riformulazione consentirebbe di chiarire che i vettori che effettuano i servizi di trasporto successivi debbano concludere tra loro un accordo per offrire tali servizi di trasporto nell'ambito di un viaggio multimodale;

il Consiglio propone inoltre di definire il biglietto multimodale combinato come un biglietto o più biglietti per un viaggio multimodale che rappresentano contratti di trasporto distinti e contenenti servizi di trasporto successivi, aventi ciascuno un orario specifico, che sono combinati da un vettore o da un intermediario di propria iniziativa e che sono acquistati mediante un'unica transazione commerciale;

nella proposta della Commissione i biglietti multimodali distinti sono biglietti per un viaggio multimodale che rappresentano contratti di trasporto distinti che sono offerti congiuntamente da un vettore o da un intermediario e che sono acquistati mediante pagamenti distinti da parte del passeggero. L'orientamento generale del Consiglio propone l'eliminazione di quest'ultima tipologia di biglietti dall'ambito di applicazione di cui all'articolo 2, dato che gli operatori non possono sapere di avere obblighi in caso di acquisto separato;

la proposta della Commissione si applicherebbe altresì ai gestori dei nodi multimodali che gestiscono sportelli unici presso i nodi passeggeri multimodali di nodi urbani specificamente individuati, elencati nell'apposito allegato I. Il Consiglio propone di trasferire gli obblighi dei gestori dei nodi passeggeri multimodali ai gestori dei terminali situati nei nodi urbani che figurano nell'allegato II del regolamento (UE) 2024/1679 sulla rete TEN-T che rispettino determinate condizioni. In particolare, il Consiglio ritiene che le lacune normative dovrebbero essere colmate sulla base delle strutture e delle responsabilità esistenti ed introduce altresì una soglia per i terminali interessati e l'obbligo per i gestori dei terminali di cooperare tra loro;

l'articolo 2 della proposta esclude dall'ambito di applicazione i biglietti multimodali combinati in un pacchetto da un organizzatore ai sensi della direttiva (UE) 2015/2302 sui pacchetti turistici. Prevede anche che l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), si applichi ai passeggeri i cui contratti multimodali unici fanno parte di un pacchetto, fatto salvo il caso in cui sussista un diritto al rimborso ai sensi della medesima direttiva. Il paragrafo 3 del medesimo articolo specifica che la proposta lascia impregiudicata e integra la protezione accordata sulla base delle regole stabilite da altre normative dell'UE che disciplinano altri aspetti della protezione dei passeggeri, tra cui la legislazione in materia di pacchetti turistici e servizi turistici collegati. Le due disposizioni sembrano porsi in potenziale conflitto tra loro, in quanto la proposta o non si applica ai biglietti combinati nell'ambito di un pacchetto turistico oppure si applica, per l'appunto integrando la tutela prevista dalla stessa direttiva;

così come formulata nella proposta della Commissione, la tutela applicabile ai passeggeri che hanno stipulato contratti multimodali unici o che abbiano acquistato biglietti multimodali combinati nell'ambito di un pacchetto turistico risulta poco chiara;

il Consiglio propone di escludere dall'ambito di applicazione della proposta tutti i biglietti multimodali parte di un

pacchetto ai sensi della suddetta direttiva, per evitare un'eccessiva complessità legata all'applicazione parallela delle disposizioni di cui alla proposta di regolamento e di cui alla direttiva sui pacchetti turistici. L'esclusione dall'ambito di applicazione dei biglietti multimodali venduti come parte di un pacchetto potrebbe tuttavia generare discriminazioni tra i passeggeri che hanno acquistato il biglietto multimodale singolarmente e i passeggeri che hanno acquistato il biglietto multimodale nell'ambito di un pacchetto. Solo alcuni passeggeri avrebbero infatti diritto a informazioni, assistenza, riprotezione e rimborso in caso di perdita di coincidenza;

L'articolo 3 della proposta introduce, al punto 3, la definizione di « venditore di biglietti », inteso come qualsiasi persona fisica o giuridica, diversa dal vettore, che agisce per conto di un vettore o di un passeggero per la conclusione di contratti di trasporto, e, al punto 4, quella di « intermediario », inteso come un venditore di biglietti oppure un organizzatore o un venditore, quali definiti rispettivamente all'articolo 3, punti 8) e 9), della direttiva (UE) 2015/2302, diverso dal vettore. La definizione di venditore di biglietti si presenta in questo modo come una duplicazione e quindi come fonte di possibile confusione o sovrapposizioni;

il Consiglio propone pertanto di eliminare la definizione di venditore di biglietti, facendola confluire in quella di intermediario e aggiungendo alcune specifiche;

L'articolo 5, paragrafo 4, elenca una serie di informazioni che i vettori e gli intermediari, che offrono contratti di trasporto per conto di uno o più vettori ai fini di un viaggio multimodale, devono fornire al passeggero prima del viaggio multimodale. Alcune di queste informazioni, come quelle su perturbazioni e ritardi, pianificati e in tempo reale, spesso non sono nella disponibilità degli intermediari. Secondo l'orientamento del Consiglio, vettori e intermediari dovrebbero fornire informazioni su perturbazioni e ritardi che incidono sul viaggio multimodale, o l'indica-

zione su dove reperire informazioni in tempo reale su perturbazioni e ritardi;

la proposta della Commissione rende tali oneri informativi particolarmente gravosi, nonostante le previsioni di cui all'articolo 6, paragrafi 2 e 3, le quali anzi non appaiono di immediata attuazione. Quanto previsto dal paragrafo 3, ad esempio la creazione di interfacce con i programmi applicativi (API), può comportare esborsi finanziari considerevoli a carico dei soggetti coinvolti e di conseguenza rendere la previsione difficilmente attuabile;

per i vettori che devono fornire le informazioni di cui all'articolo 5 ai vettori e agli intermediari che vendono i loro contratti non si stabilisce peraltro alcuna conseguenza in caso di mancato adempimento della prescrizione;

L'articolo 6 sull'accesso alle informazioni di viaggio, inoltre, si applica solo ai contratti multimodali unici, mentre gli obblighi informativi di cui all'articolo 5 riguardano anche i biglietti multimodali combinati. Il paragrafo 2 dell'articolo 6 espone, altresì, gli intermediari alla richiesta di esborsi per l'accesso alle informazioni di cui si tratta, stabilendo che i vettori che offrono contratti multimodali unici possano esigere da altri vettori e intermediari una compensazione finanziaria equa, ragionevole e proporzionata per i costi sostenuti per fornire tale accesso. Pur essendo pienamente condivisibile l'obiettivo di garantire informazioni corrette e complete ai passeggeri, tale ultima disposizione potrebbe essere eliminata, come proposto anche dall'orientamento generale del Consiglio, per evitare che l'assolvimento degli obblighi di trasparenza e chiarezza informativa imposto ai vettori si traduca nei fatti in un costo a carico di soggetti che svolgono mera attività di intermediazione;

L'articolo 5 prevede altresì che i vettori e gli intermediari, che offrono contratti di trasporto per conto di uno o più vettori, debbano fornire al passeggero, prima dell'acquisto, informazioni in merito al fatto che il biglietto o i biglietti offerti per un viaggio multimodale costituiscano un con-

tratto multimodale unico, un biglietto multimodale combinato o biglietti multimodali distinti, nonché in merito ai diritti connessi al tipo di contratto o di biglietto;

per un'efficace applicazione delle disposizioni poste a tutela del passeggero appare invero indispensabile che lo stesso sia messo nella condizione di avere piena consapevolezza del tipo di biglietto che si appresta ad acquistare e delle differenze che intercorrono tra i vari tipi di contratto, con particolare riferimento ai diversi regimi di tutela in caso di disservizio;

nel caso in cui il passeggero abbia optato per un contratto multimodale unico ma si dovessero verificare problemi durante il viaggio multimodale, quali una perdita di coincidenza con un servizio di trasporto successivo, la proposta, all'articolo 7, interviene per imporre al vettore contraente di offrire immediatamente al passeggero la scelta tra diverse opzioni e di predisporre poi le disposizioni necessarie all'alternativa scelta;

in particolare il passeggero potrà in primo luogo ottenere il rimborso integrale del biglietto, alle condizioni alle quali è stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate e per la parte o le parti già effettuate, qualora il viaggio non risulti più utile ai fini del programma originario di viaggio, oltre ad avere la possibilità, se del caso, di ritornare al punto di partenza iniziale non appena possibile (paragrafo 1, lettera *a*). Il passeggero potrà in alternativa proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo, a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale non appena possibile (paragrafo 1, lettera *b*) o in una data successiva a discrezione del passeggero stesso (paragrafo 1, lettera *c*). Con riferimento a queste due ultime alternative il paragrafo 2 dell'articolo 7 specifica che il passeggero non debba incorrere in costi aggiuntivi, sia se l'itinerario alternativo simile sia fornito dallo stesso vettore sia se sia fornito da un altro vettore incaricato;

un'analoga previsione, volta a introdurre espressamente l'esclusione di costi

aggiuntivi per il passeggero, non è presente invece per quel che riguarda la lettera *a*) del paragrafo 1, ovvero il ritorno al punto di partenza in caso di viaggio non più utile ai fini del programma originario di viaggio. Non è chiaro, tuttavia, per quale ragione i costi aggiuntivi siano esclusi per le lettere *b*) e *c*) del paragrafo 1 e non anche per la lettera *a*). Se un passeggero ha effettuato una o più parti di un viaggio inutile dovrebbe poter tornare al punto di partenza senza alcun costo aggiuntivo;

è importante inoltre sottolineare che la legislazione vigente in materia di diritti dei passeggeri prevede alcune esenzioni, come l'esclusione del diritto a compensazione economica prevista dall'articolo 20 del regolamento (UE) 1177/2010, in presenza di condizioni meteorologiche che mettono a rischio il funzionamento sicuro della nave. È importante che tali esenzioni esistenti si applichino anche ai viaggi multimodali che includono un viaggio via mare, i quali costituiscono una categoria particolarmente influenzata dalla condizione climatica e meteorologica;

per il rimborso tramite intermediari che hanno pagato il vettore contraente per il contratto multimodale unico a partire dai propri conti (articolo 8), il vettore contraente dovrà rimborsare l'intermediario entro 7 giorni e a sua volta quest'ultimo dovrà rimborsare il passeggero entro i 7 giorni seguenti (paragrafo 5, lettera *a*). Se il passeggero non riceverà il rimborso entro 14 giorni dalla data di opzione per il rimborso, il vettore contraente dovrebbe contattare il passeggero al più tardi il giorno successivo alla scadenza del termine di 14 giorni al fine di ricevere gli estremi per il pagamento del rimborso e procedere in tal senso entro altri 14 giorni (paragrafo 5, lettera *b*). Il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera *a*), dell'articolo 7 deve essere corrisposto entro 14 giorni dal ricevimento della richiesta, ma un termine di 30 giorni dopo il ricevimento della richiesta sarebbe più adeguato;

allo stesso modo anche per il rimborso tramite intermediario di cui all'articolo 8 sarebbe più opportuno introdurre

un termine complessivo di 30 giorni (15 giorni affinché il vettore rimborsi l'intermediario e altri 15 affinché quest'ultimo rimborsi il passeggero);

nel caso in cui si verifichi una perdita di coincidenza con un servizio di trasporto successivo durante un viaggio multimodale concluso nel contesto di un contratto multimodale unico, dovuta al ritardo o alla cancellazione di un servizio di trasporto precedente nel contesto del medesimo contratto, l'articolo 9 disciplina forme di assistenza che dovranno essere offerte gratuitamente dal vettore contraente. Tale disposizione introduce una forma di tutela importante per i passeggeri, ma è evidente che l'effettiva applicabilità della stessa è fortemente condizionata dalla specificità di alcune realtà, come quella del sistema portuale italiano, che comprende, ad esempio, stazioni marittime non provviste di servizi pubblici essenziali e dove pertanto è difficile garantire assistenza. Sarebbe opportuno, quindi, che l'imposizione di obblighi di questo tipo tenga in debita considerazione tali specificità per evitare di imporre nei confronti dei vettori contraenti obblighi che gli stessi, per ragioni non imputabili ad essi, non riuscirebbero ad adempiere;

L'articolo 11 prevede l'istituzione, tramite atto esecutivo della Commissione, di un modulo comune per le richieste di risarcimento e di rimborso, con cui i passeggeri avranno il diritto di presentare le loro richieste. Andrebbero chiarite meglio, tuttavia, le modalità di presentazione dei reclami e delle richieste di rimborso, obbligando, ad esempio, sia il vettore che l'intermediario a mettere a disposizione più modalità per presentare il modulo comune, compreso un indirizzo fisico, utile per tutelare utenti anziani o con scarse competenze digitali di base;

L'articolo 11, paragrafo 2, prevede che nel caso in cui una richiesta non sia sufficientemente precisa, i vettori e gli intermediari debbano chiedere al passeggero di chiarire la richiesta e assisterlo in tal senso. Il richiamo agli intermediari potrebbe tuttavia essere eliminato, poiché questi ultimi, in quanto meri intermediari, non

sono solitamente in grado di stabilire quali siano gli elementi necessari al vettore per la valutazione della richiesta. L'analoga previsione contenuta nella proposta di regolamento sull'applicazione dei diritti dei passeggeri all'articolo 1, che introduce l'articolo 16 *bis bis* sul modulo comune nel regolamento sul trasporto aereo, non cita infatti l'intermediario;

L'articolo 15 stabilisce che gli Stati membri devono garantire che i gestori dei terminali e i vettori sul loro territorio collaborino per istituire e gestire sportelli unici per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta presso i nodi passeggeri multimodali dei nodi urbani elencati nell'allegato I. Prevede, altresì, che gli Stati membri possano esigere la stessa collaborazione anche presso nodi passeggeri multimodali diversi. Tali sportelli unici dovrebbero avere la responsabilità di accettare le richieste di assistenza presso i terminali e di comunicare le singole richieste di assistenza agli operatori dei terminali e ai vettori;

L'orientamento generale del Consiglio propone, invece, di modificare il suddetto articolo 15 riconoscendo agli Stati membri la possibilità di esigere, per qualsiasi viaggio multimodale, l'istituzione degli sportelli unici, eliminando tuttavia l'obbligo previsto dalla proposta della Commissione per i nodi passeggeri multimodali dei nodi urbani elencati nell'allegato I;

trattandosi di una misura particolarmente onerosa sarà necessario in ogni caso definire in maniera più puntuale, anche in fase di implementazione, chi sia/siano il/i soggetto/i tenuto/i all'istituzione e alla gestione di tali sportelli, oltre alle modalità di funzionamento;

secondo quanto previsto dall'articolo 16, se nel contesto di un contratto multimodale unico o presso un nodo passeggeri multimodale, i gestori dei terminali e i vettori che assistono le persone con disabilità e a mobilità ridotta nel passaggio da un servizio di trasporto ad un altro in coincidenza provocano lo smarrimento o il danneggiamento di attrezzature per la mo-

bilità, tra cui le sedie a rotelle, e dispositivi di assistenza, ovvero lo smarrimento o la lesione dei cani da assistenza, sono tenuti al risarcimento del danno senza indebito ritardo. Tale previsione, seppur condivisibile negli intenti di fornire maggiore tutela alle persone con disabilità o a mobilità ridotta, può produrre l'effetto opposto a causa della scarsa chiarezza nella definizione delle responsabilità dei soggetti coinvolti, ovvero i gestori dei terminali e i vettori;

L'orientamento generale del Consiglio ridefinisce l'articolo 16 nel senso di individuare, nel contesto di un biglietto multimodale unico, la responsabilità in capo ai gestori dei terminali durante il periodo in cui il gestore del terminale è responsabile dell'assistenza delle persone interessate nel passaggio da un servizio di trasporto a un servizio di trasporto in coincidenza, mentre, nel caso in cui il danno sia causato nel periodo in cui è il vettore ad essere responsabile della gestione delle persone interessate, si propone di determinare la responsabilità del vettore conformemente alle disposizioni della legislazione settoriale dell'UE in materia di diritti dei passeggeri per il modo di trasporto in questione o, ove applicabili, al regolamento (CE) 2027/97 e al regolamento (CE) 392/2009;

L'articolo 17 impone ai vettori che offrono contratti multimodali unici di stabilire norme di qualità del servizio, sulla base delle quali dovrebbero monitorare la propria prestazione;

tale disposizione persegue l'obiettivo meritevole di rafforzare la qualità del servizio fornito ai passeggeri e risulta pertanto preoccupante la proposta, contenuta nell'orientamento generale del Consiglio, di eliminare completamente il suddetto articolo. L'eliminazione dell'articolo 17 potrebbe compromettere la trasparenza e la responsabilità dei vettori, con una potenziale diminuzione della qualità del servizio fornito ai passeggeri;

L'articolo 22 introduce un approccio basato sul rischio per il monitoraggio del

rispetto dei diritti dei passeggeri che potrebbe, tuttavia, generare oneri amministrativi eccessivi per gli organismi nazionali di applicazione. Per tale ragione, l'orientamento del Consiglio propone la soppressione dell'articolo 22;

la proposta sull'applicazione dei diritti dei passeggeri, invece, non introduce nuovi diritti, ma integra, con nuove disposizioni e senza alterarne la struttura, i cinque regolamenti vigenti in materia. Si accoglie quindi con favore la volontà di porre rimedio a carenze e problematiche riscontrate nell'applicazione dei suddetti regolamenti;

anche l'orientamento generale del Consiglio sulla proposta in questione è volto in larga misura a chiarire alcune disposizioni e a ridurre gli oneri amministrativi;

L'articolo 1 della proposta integra le disposizioni a tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto aereo, già oggetto di disciplina nel regolamento (CE) 261/2004, inserendo in tale regolamento il nuovo articolo 8 *bis*, relativo al rimborso in caso di prenotazione del biglietto aereo tramite un intermediario, con cui, tra l'altro, si stabilisce che il vettore aereo operativo può effettuare il rimborso dovuto per un viaggio non effettuato tramite il medesimo intermediario entro 7 giorni dalla data in cui il passeggero ha optato per un rimborso. A sua volta l'intermediario rimborsa il passeggero tramite il metodo di pagamento originario, al più tardi entro altri sette giorni, informando il passeggero e il vettore aereo. Se il passeggero non riceve il rimborso entro 14 giorni dalla data di opzione per il rimborso, il vettore aereo operativo dovrebbe contattare il passeggero al più tardi il giorno successivo alla scadenza del termine di 14 giorni al fine di ricevere gli estremi per il pagamento del rimborso. Una volta ricevuti tali estremi per il pagamento, il vettore aereo operativo dovrebbe rimborsare il passeggero entro sette giorni;

il nuovo articolo 8 *bis* dovrebbe prevedere, tuttavia, espressamente che il termine per effettuare il rimborso da parte dell'intermediario debba decorrere dall'ef-

fettivo accreditato del rimborso da parte del vettore, per evitare che l'intermediario debba provvedere al rimborso senza l'effettiva preventiva costituzione della provvista di rimborso da parte del vettore. Nel suddetto articolo si parla solo di trattamento dei rimborsi tramite intermediario e non di compensazione pecuniaria. Nel caso in cui spetti invece una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento (CE) 261/2004 sarebbe utile esplicitare chi debba essere il destinatario della richiesta;

nonostante il buon intento di migliorare le criticità riscontrate nell'applicazione della normativa posta a tutela dei passeggeri, occorre tuttavia rilevare che alcune problematiche che si verificano nell'ambito del trasporto aereo non vengono affrontate dalla proposta in esame;

il settore del trasporto aereo risulta infatti caratterizzato da livelli elevati di litigiosità e quindi dalla necessità di predisporre strumenti idonei a ridurre il contenzioso. Una buona parte delle controversie, come riferito anche dall'Autorità di regolazione dei trasporti italiana, è riconducibile alla spettanza della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) 261/2004, in relazione all'esistenza o meno delle circostanze eccezionali di cui all'articolo 5, paragrafo 3;

pertanto si auspica un intervento volto a definire meglio l'ambito di applicazione delle suddette circostanze eccezionali, il quale costituisce un aspetto non contemplato dalla proposta in oggetto. Un tentativo di affrontare tale tema si rinviene nella proposta della Commissione COM(2013)130, sempre volta a modificare il regolamento (CE) 261/2004 e su cui la presidenza polacca del Consiglio ha annunciato di voler riprendere i lavori, ma i negoziati sono bloccati da tempo;

per l'acquisto dei biglietti aerei il passeggero spesso si affida ad agenzie di viaggio, così come l'acquisto dei biglietti aerei può avvenire nell'ambito della creazione di un pacchetto turistico disciplinato dalla direttiva (UE) 2015/2302. È pertanto necessario che la revisione del regolamento

(CE) 261/2004 sul trasporto aereo avvenga in modo coordinato e armonizzato rispetto ai contenuti di tale direttiva. Se il biglietto è parte di un pacchetto, ad esempio, il rimborso non dovrebbe essere corrisposto al passeggero, in quanto egli è garantito ai sensi della direttiva sui pacchetti turistici ed ha diritto ad ottenere il rimborso dal soggetto cui lo ha acquistato. Il rimborso in questi casi dovrebbe essere sempre corrisposto al soggetto che ha acquistato il biglietto dal vettore;

inoltre nel caso in cui l'esecuzione del viaggio venga inficiata dal fallimento o dallo stato di insolvenza di un vettore non esisterebbe tutela né per il viaggiatore né per l'intermediario. Sarebbe quindi opportuno che le norme contro l'insolvenza e il fallimento degli intermediari, di cui all'articolo 17 della direttiva (UE) 2015/2302 sui pacchetti turistici, siano estese anche ai vettori;

a ciò si aggiunge il fatto che le compagnie aeree spesso stabiliscono la propria sede legale in Paesi *extra* UE e, non avendo l'obbligo di istituire una rappresentanza legale nei Paesi europei su cui operano le loro tratte, rendono difficoltoso l'esercizio dei diritti dei passeggeri. L'orientamento del Consiglio propone a tal proposito di introdurre una disposizione mirata che imponga agli intermediari di Paesi terzi di designare un rappresentante legale, al fine di facilitare il monitoraggio da parte degli organismi nazionali di applicazione del rispetto, da parte degli intermediari stessi, degli obblighi di cui al regolamento (CE) 261/2004 (nuovo articolo 16 *bis ter* introdotto dall'articolo 1 dell'orientamento generale);

anche le norme divergenti sui bagagli a mano delle diverse compagnie aeree danneggiano i passeggeri, creando costi nascosti e difficoltà. Un'armonizzazione a livello dell'UE dei requisiti in materia di dimensioni, peso e tipo di bagaglio a mano per tutte le compagnie aeree che operano nell'UE è pertanto auspicabile e fondamentale per migliorare concretamente la trasparenza e la protezione dei consumatori per tutti i viaggi aerei;

la proposta si limita a richiamare, tra le norme minime di qualità del servizio che dovrebbero essere adottate dai vettori aerei, anche il rispetto delle norme di settore in materia di peso e dimensione dei bagagli che, secondo quanto riportato nel considerando 14 della proposta, dovrebbero essere stabilite dai vettori aerei con l'obiettivo di limitare il proliferare di pratiche diverse in merito al peso e alla dimensione dei bagagli. La conformità a tali norme deve poi essere riferita dai vettori aerei nel contesto dei loro sistemi di gestione della qualità del servizio;

ulteriore criticità che espone i passeggeri del trasporto aereo a notevoli disagi discende dalla possibilità per i vettori di vietare l'imbarco a passeggeri non consenzienti, nel caso in cui i posti disponibili sull'aeromobile siano inferiori rispetto al numero di prenotazioni confermate e ai biglietti emessi per quel determinato volo. Tale situazione, nota con il termine *over-booking*, non dovrebbe essere ammessa, soprattutto con riferimento alle tratte da e verso le regioni insulari, che, in Stati come l'Italia, sono necessarie per garantire la continuità territoriale;

infine l'aumento dei costi dei biglietti aerei solleva la necessità di avviare una riflessione sull'opportunità di richiedere ai vettori aerei maggiore trasparenza nella determinazione dei prezzi, affinché gli stessi passeggeri siano messi a conoscenza delle ragioni sottese a tali aumenti, almeno qualora esse siano legate ad un aumento dei costi connesso alla riduzione dell'impatto ambientale o all'aumento delle tutele per il passeggero stesso;

per tutti i regolamenti oggetto di modifica, la proposta prevede di introdurre un obbligo per i vettori di stabilire norme di qualità del servizio e applicare di conseguenza un sistema di gestione della qualità. Ciò non vale per il regolamento (UE) 2021/782 sul trasporto ferroviario, il quale già includeva previsioni analoghe (articolo 29 del medesimo regolamento);

l'orientamento del Consiglio sostiene l'eliminazione delle norme di qualità pro-

spettate dalla proposta, ritenendo più opportuno valutare l'attuazione dei requisiti esistenti, di cui al regolamento (UE) 2021/782, prima di estenderli ad altri settori. Come osservato per il regolamento sul trasporto multimodale, la rimozione di tali norme potrebbe tuttavia compromettere la trasparenza e la responsabilità dei vettori e comportare di conseguenza una potenziale diminuzione della qualità del servizio fornito ai passeggeri;

per ognuno dei regolamenti oggetto di modifica la proposta introduce un approccio basato sul rischio per il monitoraggio del rispetto dei diritti dei passeggeri, che potrebbe tuttavia generare oneri amministrativi eccessivi per gli organismi nazionali di applicazione;

introduce altresì per il trasporto aereo, con autobus, via mare e per vie navigabili interne, un modulo comune per le richieste di rimborso e compensazione pecuniaria/economica o risarcimento (articolo 1, paragrafo 5; articolo 3, paragrafo 2; articolo 4, paragrafo 1). In aggiunta sarebbe opportuno prevedere che qualunque sia il mezzo elettronico utilizzato per la richiesta di rimborso, questo restituisca al richiedente la conferma di avvenuta ricezione della stessa;

in alternativa si ritiene preferibile prevedere sempre l'obbligatorietà di un indirizzo *e-mail* a cui indirizzare le richieste in questione e di lasciare una scelta discrezionale in capo ai professionisti in merito alla possibilità di prevedere un mezzo aggiuntivo, come un *form on-line* sul loro sito *web*, poiché l'*e-mail* appare uno strumento maggiormente in grado di garantire la tracciabilità delle comunicazioni, per non penalizzare il consumatore, il quale spesso si vede impossibilitato a documentare la propria istanza. L'introduzione di un modulo comune costituisce senza dubbio un primo passo importante a tutela del passeggero, ma è auspicabile che lo stesso sia accompagnato dalla possibilità di ottenere un rimborso automatico in caso di disservizio per tutti coloro che hanno acquistato biglietti in modalità elettronica;

la proposta nell'ambito del trasporto marittimo, su strada e ferroviario, prescrive che qualora le informazioni dovute ai viaggiatori in base alle norme di ciascun regolamento siano fornite mediante mezzi di comunicazione elettronica, non solo i vettori, ma anche gli agenti di viaggio e gli operatori turistici siano tenuti ad assicurare che il passeggero possa conservare tutta la corrispondenza su un supporto durevole;

tale onere può essere validamente assolto dagli operatori turistici solo ed esclusivamente nel caso in cui essi siano effettivamente e concretamente, oltre che tempestivamente, messi a conoscenza delle informazioni da consegnare al passeggero su supporto durevole, mentre le informazioni che i regolamenti impongono ai vettori di fornire ai passeggeri di solito sono di esclusiva conoscenza e conoscibilità dei vettori medesimi;

L'articolo 3, paragrafo 4, introduce per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne l'articolo 23 *bis*. Tale previsione va accolta con favore, ma dovrebbe essere precisato anche in questa sede che le informazioni siano fornite altresì nel formato più adatto ai passeggeri con disabilità visive/uditive;

considerato altresì che:

le nuove regole prospettate da entrambe le proposte apporterebbero indubbi miglioramenti sia nel contesto dei viaggi singoli che in quello dei viaggi multimodali, comportando allo stesso tempo costi aggiuntivi, che potrebbero risultare onerosi soprattutto per piccole e medie imprese. Sarebbe utile in tal senso introdurre incentivi economici e programmi di supporto per aiutare le PMI ad adeguarsi, anche favorendo l'adozione di soluzioni digitali economicamente accessibili per la gestione dei reclami;

quest'ultima attività per essere svolta in modo efficace richiede inoltre competenze specifiche, necessarie anche per affrontare le nuove esigenze e l'applicazione delle nuove norme. Sarebbe altresì utile quindi favorire programmi di formazione

volti a formare il personale nell'accoglienza e risoluzione delle richieste dei passeggeri, con moduli specifici sulle nuove tecnologie di gestione digitale;

infine le proposte, seppur apprezzabili negli intenti generali, devono essere valutate attentamente nei loro risvolti pratici, tenuto conto delle difficoltà applicative che potrebbero sorgere, anche con riferimento allo specifico contesto italiano. Una normativa pienamente condivisibile nelle linee generali, ma dalla quale potrebbero sorgere criticità nell'attuazione, rischierebbe infatti di danneggiare sia i passeggeri che gli operatori del settore;

rilevata la necessità che il presente documento finale sia trasmesso tempestivamente alla Commissione europea, nell'ambito del cosiddetto dialogo politico, nonché al Parlamento europeo e al Consiglio,

esprime una

VALUTAZIONE FAVOREVOLE

per quanto concerne la proposta di regolamento sui diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali, con le seguenti osservazioni:

1) si ridefinisca l'articolo 2 per chiarire espressamente se le esclusioni dall'ambito di applicazione previste dalla normativa europea vigente in materia di diritti dei passeggeri, ed in particolare quelle di cui all'articolo 2, paragrafo 4, regolamento (UE) 1177/2010 e all'articolo 2, paragrafi 2 e 5, del regolamento (UE) 2021/782, si applichino anche alla proposta in oggetto;

2) si estenda espressamente anche a tale proposta la possibilità di applicare nella stessa misura le esenzioni nazionali ammesse ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2021/782, soprattutto con riferimento ai servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali;

3) si valuti la possibilità di colmare le lacune normative individuate attraverso strutture e responsabilità già esistenti, in particolare trasferendo gli obblighi dei gestori dei nodi passeggeri multimodali ai

gestori dei terminali, che rispettino determinate condizioni, situati nei nodi urbani che figurano nell'allegato II del regolamento (UE) 2024/1679 sulla rete TEN-T;

4) si valuti la possibilità di circoscrivere l'ambito di applicazione della proposta attraverso l'esclusione dei biglietti multimodali distinti, così come proposto dal Consiglio, anche al fine di favorire una più agevole individuazione dei propri obblighi ai vettori e agli intermediari;

5) la ridefinizione dell'ambito di applicazione del regolamento dovrebbe essere valutata nel corso del proseguimento dei negoziati in sede europea anche per garantire un miglior coordinamento tra la proposta di regolamento sui viaggi multimodali, la direttiva (UE) 2015/2023 sui pacchetti turistici e la proposta di revisione della stessa. Si consideri in questo senso se non sia più opportuno includere nell'ambito di applicazione anche i biglietti multimodali facenti parte di un pacchetto turistico;

6) si valuti, per maggiore chiarezza, la possibilità di eliminare la definizione di venditore di biglietto, di cui al punto 3 dell'articolo 3, facendola confluire in quella di intermediario al punto 4, come proposto dal Consiglio;

7) si valuti la possibilità di prevedere obblighi per i vettori di fornire agli intermediari le informazioni di cui all'articolo 5, non solo per i contratti multimodali unici, ma anche per i biglietti multimodali combinati;

8) si elimini, al paragrafo 2 dell'articolo 6, la previsione secondo la quale i vettori che offrono contratti multimodali unici possono esigere da altri vettori e intermediari una compensazione finanziaria equa, ragionevole e proporzionata per i costi sostenuti per fornire tale accesso;

9) si rafforzi il paragrafo 1 dell'articolo 5, prevedendo che le informazioni fornite in merito al tipo di contratto debbano essere semplici, chiare e comprensibili;

10) si rafforzi il paragrafo 1, lettera a), dell'articolo 7, sostituendo la parte finale

del testo, « oltre ad avere la possibilità, se del caso, di ritornare al punto di partenza iniziale non appena possibile », con la seguente modifica: « oltre ad avere la possibilità, se del caso, di ritornare al punto di partenza iniziale non appena possibile, senza incorrere in alcun costo »;

11) per il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera a), dell'articolo 7 si modifichi il termine di 14 giorni in un termine di 30 giorni dal ricevimento della richiesta;

12) anche per il rimborso tramite intermediario di cui all'articolo 8 si modifichi il termine previsto dal paragrafo 5, lettera a), introducendo un termine complessivo di 30 giorni (15 giorni affinché il vettore rimborsi l'intermediario e altri 15 affinché quest'ultimo rimborsi il passeggero). Un termine di 30 giorni dovrebbe essere previsto anche al paragrafo 5, lettera b);

13) si valuti l'opportunità, come proposto dal Consiglio, di eliminare l'ulteriore risarcimento, previsto dall'articolo 10, pari al 75 per cento dell'importo pagato per il biglietto, per evitare ulteriori ed eccessivi oneri particolarmente gravosi soprattutto per le piccole e medie imprese;

14) si inserisca un termine di 30 giorni e non di 14 per il rimborso di cui all'articolo 10;

15) si valuti la possibilità di introdurre, all'articolo 11, un obbligo per vettori e intermediari di mettere a disposizione più modalità per presentare il modulo comune, come *web form*, *e-mail* semplice, *PEC*, *app* e indirizzo fisico. Si stabilisca inoltre il principio secondo il quale devono sempre poter valere, ai fini della presentazione del modulo, le medesime forme utilizzabili al momento dell'acquisto;

16) si consideri l'opportunità di eliminare al paragrafo 3 dell'articolo 11 la deroga per la quale la prescrizione non si applica qualora siano disponibili altri mezzi elettronici di comunicazione che consentono ai passeggeri di chiedere il rimborso o il risarcimento, quali un modulo su un sito *web* o applicazioni mobili, a condizione che tali mezzi offrano la scelta e le informazioni di

cui al modulo comune e siano anche disponibili in una lingua ufficiale dell'Unione e nella lingua internazionalmente accettata nel settore in esame. In subordine si valuti la possibilità di prevedere che la lingua che consente la deroga non possa essere una lingua ufficiale dell'Unione, ma debba essere quella del passeggero;

17) si valuti la possibilità di eliminare il richiamo agli intermediari nella previsione dell'articolo 11, paragrafo 2, secondo la quale se una richiesta non è sufficientemente precisa, i vettori e gli intermediari chiedono al passeggero di chiarire la richiesta e lo assistono in tal senso;

18) si definiscano in modo chiaro, all'articolo 16 della proposta sui viaggi multimodali, le responsabilità dei soggetti coinvolti, allo scopo di garantire un'efficace gestione delle procedure di risarcimento dei danni eventualmente arrecati a dispositivi, attrezzature e/o cani da assistenza del passeggero. In tal senso si consideri l'opportunità di modificare la disposizione in linea con quanto proposto dall'orientamento generale del Consiglio dell'Unione europea e in coerenza con le convenzioni internazionali;

19) durante i negoziati si sostenga il mantenimento dell'articolo 17 sugli *standard* di qualità;

20) si valuti la possibilità di introdurre, all'articolo 18, indicazioni relative ai tempi entro i quali presentare i ricorsi e ai tempi di risposta;

21) si elimini l'articolo 22 della proposta;

per quanto concerne la proposta di regolamento sull'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione, con le seguenti osservazioni:

22) al nuovo articolo 8 *bis*, introdotto dall'articolo 1, si espliciti chi debba essere il destinatario della richiesta nel caso in cui sorga un diritto a una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento (CE) 261/2004;

23) si valuti, nell'ambito del suddetto articolo 8 *bis*, la possibilità di prevedere espressamente che il termine per effettuare il rimborso da parte dell'intermediario debba decorrere dall'effettivo accredito del rimborso da parte del vettore;

24) si valuti la possibilità di affrontare nel corso del negoziato le criticità che ancora caratterizzano il trasporto aereo, come l'abuso dell'esenzione di responsabilità in caso di circostanze eccezionali da parte dei vettori, le norme divergenti su dimensione, peso e tipo di bagaglio a mano, e la cosiddetta pratica dell'*overbooking*, che danneggia i passeggeri nonché la continuità territoriale con le regioni insulari;

25) all'articolo 1, con riferimento all'aggiunta del nuovo articolo 8 *bis*, si valuti l'opportunità di estendere le norme contro l'insolvenza e il fallimento degli intermediari anche ai vettori;

26) si consideri di definire in modo chiaro i rapporti tra la proposta e la direttiva (UE) 2015/2302 sui pacchetti turistici;

27) si aggiunga una disposizione specifica che imponga agli intermediari di Paesi terzi e ai vettori di Paesi terzi di designare un rappresentante legale con sede nell'UE;

28) all'articolo 1, paragrafo 5, all'articolo 3, paragrafo 2, e all'articolo 4 paragrafo 1, si valuti la possibilità di prevedere che qualunque sia il mezzo elettronico utilizzato per la richiesta di rimborso, questo restituisca al richiedente la conferma di avvenuta ricezione della stessa, nonché la possibilità di introdurre una forma di rimborso automatico per i biglietti acquistati in modalità elettronica;

29) si valuti l'opportunità di escludere gli intermediari (agenti di viaggio e operatori turistici) dall'obbligo di fornire le informazioni anche su supporto durevole previsto dal nuovo articolo 23 *bis* del regolamento (UE) 1177/2010, dal nuovo regolamento 25 *bis* del regolamento (UE) 181/2011 e dal nuovo articolo 30 *bis* del regolamento (UE) 2021/782;

30) all'articolo 3, paragrafo 4, si specifichi che le informazioni siano fornite

anche nel formato più adatto ai passeggeri con disabilità visive/uditive;

31) durante i negoziati si sostenga il mantenimento delle disposizioni sugli *standard* di qualità del servizio;

32) si sopprimano le disposizioni della proposta volte ad introdurre, per ognuno dei regolamenti oggetto di modifica, un approccio basato sul rischio per il monitoraggio del rispetto dei diritti dei passeggeri;

33) si consideri l'opportunità di estendere alla disciplina dei rimborsi e degli itinerari alternativi per i biglietti multimodali unici le esenzioni esistenti nella legislazione europea sui diritti dei passeggeri volte ad escludere la responsabilità del vettore nel caso in cui si verifichi una situazione che non poteva essere evitata neanche ponendo in essere le misure ragionevoli possibili, come nel caso delle condizioni meteorologiche avverse.

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	124
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	144
Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. C. 153-202-844-1104-1128-1395-A (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	127
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	145
SEDE REFERENTE:	
Disposizioni in materia di economia dello spazio. C. 2026 Governo (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	128
ALLEGATO 3 (<i>Proposte emendative approvate</i>)	146
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	143

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Alberto Luigi GUSMEROLI.

La seduta comincia alle 13.45.

Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Giorgia ANDREUZZA (LEGA), *relatrice*, avverte che la X Commissione è chiamata ad esprimere parere alle Commissioni riunite I e V sul disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge del 27 dicembre 2024, n. 202, recante di-

sposizioni urgenti in materia di termini normativi (C. 2245), approvato dal Senato il 13 febbraio 2025.

Rinviando alla documentazione predisposta dagli uffici per ogni ulteriore approfondimento, passa ad illustrare il contenuto del decreto-legge oggi all'esame, soffermandosi sugli aspetti che rientrano nell'ambito di interesse della X Commissione.

Fa presente che il provvedimento è composto da 32 articoli.

L'articolo 1, recante disposizioni relative alla proroga di termini in materia di pubbliche amministrazioni, stabilisce al comma 1-*bis*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, che, a decorrere dall'anno 2025, le facoltà assunzionali autorizzate in favore delle università statali con decreto del Ministro dell'università e della ricerca hanno una validità non superiore a tre anni e non possono essere ulteriormente prorogate.

L'articolo 2 reca invece norme relative alla proroga di termini in materie di competenza del Ministero dell'interno e di personale del comparto sicurezza-difesa e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

L'articolo 3 reca misure afferenti alla proroga di termini in materia economica e finanziaria, riferite alle imprese di assicurazione.

Fa presente che gli articoli 4 e 5 recano, rispettivamente, disposizioni concernenti termini in materia di salute e misure relative alla proroga di termini in materia di istruzione e merito, mentre l'articolo 6 ha ad oggetto disposizioni afferenti alla proroga di termini in materia di cultura.

Rileva poi che gli articoli 7 e 8 recano rispettivamente disposizioni relative alla proroga di termini in materie di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla proroga di termini in materie di competenza del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale; mentre gli articoli 9 e 10 hanno ad oggetto misure afferenti alla proroga di termini in materie di competenza del Ministero della difesa, il primo, e misure relative alla proroga di termini in materie di competenza del Ministero della giustizia, il secondo.

Evidenzia che l'articolo 11, recante disposizioni concernenti termini in materie di competenza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, al comma 1, proroga dal 1° gennaio 2024 al 1° gennaio 2025 il termine da cui decorre l'obbligo di incremento di energia termica da fonti energetiche rinnovabili (FER) nelle forniture di energia superiori a 500 TEP annui. Più specificamente, il comma in esame novella l'articolo 27, comma 1, del decreto legislativo n. 199/2021, il quale ha disposto che, a decorrere dal 1° gennaio 2024, le società che effettuano vendita di energia termica sotto forma di calore per il riscaldamento e il raffrescamento a soggetti terzi per quantità superiori a 500 TEP annui provvedano affinché una quota dell'energia venduta sia rinnovabile. Segnala poi che il comma 2-*quater* dell'articolo 11, introdotto in sede referente, stabilisce che gli obblighi di immissione in consumo di energia da fonti rinnovabili previsti dall'articolo 39 del

decreto legislativo n. 199 del 2021, si applichino a decorrere dal 1° gennaio 2026 con esclusivo riguardo: ai fornitori di metano, immesso in consumo per il trasporto stradale e ferroviario; ai fornitori di biometano o di biogas per trasporti, immesso in consumo per il trasporto stradale e ferroviario, mentre il comma 2-*octies* si occupa del gas naturale che i titolari di concessioni cedono al Gestore dei Servizi Energetici. Novellando la normativa vigente, si stabilisce che a partire dal 2025 il punto di cessione del gas sia il MGAS (Mercato del Gas Naturale).

Osserva che l'articolo 12 reca disposizioni concernenti la proroga di termini in materie di competenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Fa presente poi che l'articolo 13, di particolare interesse per questa Commissione, recante misure relative alla proroga di termini in materie di competenza del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, dispone al comma 1 una proroga al 31 marzo 2025 del termine, originariamente fissato al 31 dicembre 2024, entro il quale le imprese con sede legale in Italia – e le imprese non residenti con stabile organizzazione in Italia – sono tenute alla stipula di contratti assicurativi a copertura di rischi catastrofali a danno dei beni materiali. Il nuovo comma 1-*bis* dello stesso articolo 13, inserito in sede referente, proroga per altri due mandati la disciplina transitoria relativa alle giunte delle Camere di commercio che sono state interessate da processi di accorpamento tra Camere di commercio stesse. Rileva, inoltre, che il comma 1-*ter* del medesimo articolo 13 interviene sull'articolo 178-*quater*, comma 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, rubricato «Modalità per adempiere agli obblighi della responsabilità estesa del produttore nel settore del commercio elettronico», ampliando da novanta a centoventi giorni il termine previsto per la sottoscrizione degli accordi di cui al comma 3 del medesimo articolo. Il comma 1-*quater* dell'articolo in oggetto, invece, interviene sull'articolo 3, comma 2, della legge 11 dicembre 2012, n. 224, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione la

quale prevede che le imprese che, alla data di entrata in vigore della medesima legge, fossero iscritte nel registro delle imprese o nell'albo delle imprese artigiane e fossero abilitate alle attività di meccanica e motoristica o a quella di elettrauto, avrebbero potuto proseguire le rispettive attività (per gli undici anni, termine ora divenuto di dodici anni e sei mesi) successivi alla medesima data. Sottolinea poi che l'articolo 13, comma 1-*quinquies*, introdotto in sede referente, chiarisce che il credito d'imposta Transizione 5.0 è riconosciuto anche se gli investimenti agevolabili sono sostenuti antecedentemente alla presentazione della relativa domanda di accesso, a condizione che siano effettuati a decorrere dal 1° gennaio 2024. Il comma 1-*sexies*, anch'esso introdotto in sede referente all'articolo 13, proroga dal 1° aprile 2025 al 1° ottobre 2025 il termine di decorrenza per applicare la misura, finalizzata a contrastare il fenomeno del riporzionamento dei prodotti a invarianza di costi (o *shrinkflation*) – introdotta dalla legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 – che impone al produttore di informare, mediante specifica etichetta, dell'avvenuta riduzione di quantità di un prodotto confezionato. Segnala, infine, che l'articolo 13, comma 1-*septies*, introdotto in sede referente, posticipa all'adozione di un decreto interministeriale il versamento del premio aggiuntivo – previsto dalla legge di bilancio 2025 – che dovrebbe versare chi eroga i finanziamenti bancari garantiti dal fondo di garanzia per le piccole e medie imprese.

Evidenzia, poi, che l'articolo 14, sempre di interesse per questa Commissione, recante misure concernenti la proroga di termini in materie di competenza del Ministero del turismo, al comma 1, dispone una proroga al 31 dicembre 2025 (anziché al 31 dicembre 2024) del credito d'imposta e del contributo a fondo perduto riconosciuto alle imprese turistico-alberghiere e ricettive in relazione alle spese sostenute per interventi in materia edilizia e per la digitalizzazione d'impresa, mentre il comma 2 proroga dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 il termine fino al quale i progetti di nuovi impianti fotovoltaici di

potenza fino a 1 MW ubicati in aree nella disponibilità di strutture turistiche o termali possono essere realizzati previa dichiarazione di inizio lavoro asseverata (DILA). Specifica poi che l'articolo 14, comma 3, modifica una norma transitoria nell'ambito della disciplina dei contratti di lavoro dipendente a tempo determinato nel settore privato; la norma oggetto di modifica concerne uno dei presupposti di ammissibilità – cosiddette causali – di una durata dei contratti superiore a dodici mesi – e in ogni caso non superiore a ventiquattro mesi. La causale transitoria in oggetto è costituita da esigenze di natura tecnica, organizzativa o produttiva, individuate da atti tra datore di lavoro e dipendente stipulati entro un determinato termine, il quale viene ora prorogato dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025. Resta fermo che tale causale è valida solo qualora i contratti collettivi di lavoro applicati in azienda non individuino le fattispecie di ammissibilità della medesima durata in deroga. Rileva, infine, che il comma 3-*bis* del medesimo articolo 14, introdotto in sede referente, destina risorse pari a 130.000 euro per l'anno 2025 in favore del comune di Pietrelcina (BN) e a 130.000 euro per il medesimo anno in favore del comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII (BG), al fine di sostenere le attività di accoglienza dei pellegrini in occasione delle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica 2025. Provvede, altresì, alla copertura degli oneri.

Fa poi presente che gli articoli 15 e 16 recano rispettivamente disposizioni concernenti proroghe di termini in materia di sport e disposizioni relative al termine concernente l'attività istruttoria connessa alla determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni.

Osserva che l'articolo 17 dispone la proroga per un ulteriore biennio di tre misure agevolative in favore delle imprese editrici di quotidiani e periodici.

Segnala, inoltre, che gli articoli 18 e 19 recano, rispettivamente, misure aventi ad oggetto proroga di termini in materie di competenza del sistema di informazione per la sicurezza e disposizioni concernenti termini in materia di agricoltura; mentre

l'articolo 20 reca disposizioni concernenti la proroga delle misure di sostegno e delle attività di assistenza in essere a favore delle persone titolari del permesso di soggiorno per protezione temporanea rilasciato ai sensi del decreto legislativo 7 aprile 2003, n. 85, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 marzo 2022 in conseguenza degli eventi bellici iniziati nel febbraio 2022 in Ucraina.

Rileva, infine, che gli articoli 20-*bis* e 21 hanno ad oggetto, rispettivamente, misure relative alla proroga del Fondo per il contrasto della povertà educativa minorile e misure concernenti l'abrogazione di disposizioni connesse a termini legislativi in scadenza; mentre gli articoli 21-*bis* e 22 recano, rispettivamente, disposizioni in materia di eleggibilità a presidente della provincia e disposizioni sull'entrata in vigore del provvedimento in esame.

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

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP) annuncia il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere della relatrice.

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche.

C. 153-202-844-1104-1128-1395-A.

(Parere alla XI Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Beatriz COLOMBO (FDI), *relatrice*, avverte che la Commissione è chiamata ad esprimere alla XI Commissione lavoro parere sul nuovo testo, come modificato all'esito dell'esame delle proposte emendative, della proposta di legge C. 153-202-844-1104-1128-1395-A, recante disposizioni concernenti la conservazione del posto di

lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche, adottato dopo il rinvio in Commissione deliberato dall'Assemblea nella seduta del 7 febbraio 2024.

Ricorda, infatti, che il 16 gennaio 2025 la XI Commissione ha adottato il predetto nuovo testo, convenuto in Comitato ristretto, e concluso la fase dell'esame delle proposte emendative il 13 febbraio scorso.

Osserva che il nuovo testo come emendato, composto di quattro articoli in luogo degli originali cinque, presenta aspetti che toccano solo assai lievemente profili di interesse della Commissione. Passa quindi ad illustrare brevemente il testo, riferendo, innanzitutto, che l'articolo 1, comma 1, dispone circa la conservazione del posto dei dipendenti di datori di lavoro pubblici o privati, affetti da malattie oncologiche o da malattie invalidanti o croniche, anche rare, che comportano un grado di invalidità pari o superiore al 74 per cento, possono richiedere un periodo di congedo, continuativo o frazionato, non superiore a ventiquattro mesi. Durante il periodo di congedo il dipendente conserva il posto di lavoro, non ha diritto alla retribuzione e non può svolgere alcun tipo di attività lavorativa. Il congedo è compatibile con la concorrente fruizione di altri eventuali benefici, e decorre dall'esaurimento degli altri periodi di assenza giustificata. Il periodo di congedo può comunque essere riscattato. Sono fatti salvi i trattamenti più favorevoli previsti dalla contrattazione collettiva o dalla disciplina applicabile al rapporto di lavoro.

Riferisce che il comma 2 del medesimo articolo 1 dispone circa la certificazione delle malattie mentre il comma 3 estende le garanzie anche al lavoratore autonomo per l'esecuzione della prestazione dell'attività svolta in via continuativa per il committente fino a un massimo di 300 giorni per anno solare. Decorso il predetto periodo di congedo il lavoratore dipendente, per lo svolgimento della propria attività lavorativa, ha diritto ad accedere prioritariamente, ove la prestazione lavorativa lo consenta, alla modalità di lavoro agile (comma 4).

Segnala poi che l'articolo 2 reca disposizioni in materia di permessi di lavoro per visite, esami strumentali e cure mediche. Il comma 1 prevede che i soggetti in questione hanno diritto di fruire, in aggiunta ai benefici previsti dalla normativa vigente e dai contratti collettivi nazionali di lavoro, di ulteriori dieci ore annue di permesso retribuito per visite, esami strumentali, analisi chimico-cliniche e microbiologiche nonché cure mediche frequenti. Nel caso di paziente minore di età, le ore di permesso sono attribuite al genitore che lo accompagna. Il comma 2 specifica che, per la fruizione di tali ore di permesso aggiuntive, nel settore privato, il datore di lavoro domanda il rimborso degli oneri a suo carico all'ente previdenziale mentre per il settore pubblico detta disposizione per la del personale. Il comma 3 dispone circa la copertura finanziaria.

Fa poi presente che l'articolo 3 istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'università e della ricerca, un Fondo con una dotazione di 2 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2025, per l'istituzione e il conferimento di premi di laurea intitolati alla memoria di pazienti che sono stati affetti da malattie oncologiche, in favore di studenti meritevoli laureati in medicina e chirurgia, scienze biologiche, biotecnologie, farmacia, chimica e tecnologie farmaceutiche (comma 1), demandando la definizione dei criteri per il loro conferimento (comma 2) e ne dispone la copertura finanziaria (comma 3).

Segnala che è stato inoltre inserito un quarto articolo recante la clausola di salvaguardia per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano.

Ricorda, infine, che la X Commissione, il 24 gennaio 2024, in sede consultiva sulla proposta di legge C. 153 e abbinata aveva reso parere favorevole.

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 2*).

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP) annuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere della relatrice.

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

La seduta termina alle 13.50.

SEDE REFERENTE

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Alberto Luigi GUSMEROLI. — Interviene il Viceministro per le imprese e il made in Italy Valentino Valentini.

La seduta comincia alle 13.50.

Disposizioni in materia di economia dello spazio.

C. 2026 Governo.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 22 gennaio 2025.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, 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. Comunica che sono state ritirate, prima della seduta, le seguenti proposte emendative: Andreuzza 1.1, Barabotti 2.3, Zucconi 2.8, Zucconi 2.18, Andreuzza 4.3, Barabotti 4.4, Andreuzza 5.6, Zucconi 6.1, Zucconi 6.01, Barabotti 7.4, Zucconi 7.5, Colombo 7.9, Andreuzza 7.15, Zucconi 7.16, Zucconi 7.17, Barabotti 8.3, Barabotti 9.3, Toccalini 9.4, Barabotti 10.2, Toccalini 12.1, Barabotti 12.4, Zucconi 13.1, Toccalini 13.2, Barabotti 13.10, Barabotti 13.19, Cavo 13.20, Cavo 13.27, Andreuzza 13.28, Centemero 14.01, Andreuzza 15.1, Cavo 17.02, Barabotti 17.03, Andreuzza 18.1, Barabotti 18.5, Barabotti 18.6, Barabotti 21.8, Zucconi 22.10, Barabotti 23.4, Coppo 24.9, Barabotti 25.9, Colombo 25.12, Coppo 27.5, Centemero 27.6, Cavo 27.10, Barabotti 27.13, Cavo 27.14, Centemero 27.16, Coppo 27.17, Coppo 27.18, Centemero 27.19, Coppo 27.20, Centemero 27.1 e Benvenuti Gostoli 27.03.

Non essendoci richieste di intervento, avverte che la Commissione passa all'esame

delle proposte emendative riferite all'articolo 1. Anche a nome del correlatore Andrea Mascaretti, esprime parere favorevole sull'emendamento Colombo 1.2 e sull'emendamento Ghirra 1.4, a condizione che quest'ultimo sia riformulato in identico testo all'emendamento Peluffo 1.5 sul quale esprime parere favorevole; esprime parere contrario sull'emendamento Benzioni 1.6.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione approva l'emendamento Colombo 1.2 (*vedi allegato 3*).

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, chiede alla firmataria se intende accettare la proposta di riformulazione dell'emendamento Ghirra 1.4.

Francesca GHIRRA (AVS), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 1.4, fa presente che non intende accettare la riformulazione proposta dal Governo e che, in ogni caso, voterà a favore dell'emendamento Peluffo 1.5. Osserva che il motivo per cui non intende accettare la riformulazione risiede nell'importanza della portata emendativa in oggetto, suggerita, tra gli altri, dall'Istituto nazionale di astrofisica, secondo cui, in relazione alla valorizzazione delle nuove tecnologie relative all'osservazione della Terra nell'ambito delle attività di previsione e prevenzione dei rischi connessi con i fenomeni naturali e di origine antropica, si intende sostituire la parola « correlate » con « correlabili » estendendo di fatto l'ambito di applicazione della disposizione in oggetto attraverso l'inclusione di tecnologie – sia terrestri che spaziali – funzionali a prevenire i rischi provenienti dallo spazio. Conclude ribadendo la finalità dell'emendamento in esame che si sostanzia, tra le altre cose, nel monitoraggio dei detriti spaziali in coerenza con il contenuto del provvedimento. Chiede, pertanto, che l'emendamento venga messo ai voti nella sua formulazione originaria.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, pone in votazione l'emendamento

Ghirra 1.4 con parere contrario dei relatori e del rappresentante del Governo.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 1.4.

La Commissione, con distinte votazioni, approva l'emendamento Peluffo 1.5 (*vedi allegato 3*) e respinge l'emendamento Benzioni 1.6.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 2. Invita quindi l'altro relatore correlatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli emendamenti Ghirra 2.1 e Ghirra 2.2; esprime parere contrario sugli identici emendamenti Ghirra 2.4, Dell'Olio 2.5, D'Attis 2.6 e Stefanazzi 2.7; invita i presentatori al ritiro dell'emendamento Squeri 2.12; esprime parere contrario sugli emendamenti Dell'Olio 2.14 e Ascani 2.15; invita i presentatori al ritiro dell'emendamento D'Attis 2.16; esprime parere contrario sugli emendamenti Ghirra 2.17 e Di Sanzo 2.20.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, dispone l'accantonamento delle proposte emendative D'Attis 2.13 e 2.19. Avverte quindi che il Gruppo (FI-PPE) ha ritirato tutte le proposte emendative presentate da suoi membri sulle quali sia espresso dai relatori e dal Governo l'invito a ritirarle ovvero parere contrario.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 2.1 che aggiunge, nell'ambito della definizione di « attività spaziale », il riferimento

alle attività terrestri che dipendono da soluzioni tecnologiche spaziali che sfuggono alla giurisdizione nazionale o europea. Si rammarica del fatto che sia i relatori che il Governo abbiano espresso parere contrario.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Ghirra 2.1 e 2.2.

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP), interviene sull'emendamento Stefanazzi 2.7, di cui è cofirmatario, identico agli emendamenti Ghirra 2.4, Dell'Olio 2.5, evidenziando come la portata emendativa in esame intende aggiungere, nell'ambito della definizione di «attività spaziale», il riferimento la attività spaziali sul segmento di terra. Conseguentemente, rileva che al medesimo comma 1, lettera l), l'emendamento intende aggiungere, nell'ambito della definizione di «oggetto spaziale», il riferimento agli elementi del segmento di terra. Non comprende i motivi sottesi al parere contrario di relatori e Governo e invita questi ultimi ad una riconsiderazione.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Ghirra 2.4, Dell'Olio 2.5 e Stefanazzi 2.7.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, in considerazione del fatto che potrebbe essere presentato un emendamento dei relatori in materia di spazioporti dispone, concordi l'altro relatore on. Andrea Mascaretti e il rappresentante del Governo, l'accantonamento degli identici emendamenti Peluffo 2.10 e Ghirra 2.11 e delle proposte emendative Squeri 2.12, Dell'Olio 2.14 e Ascani 2.15 che vertono sullo stesso tema.

Fabrizio BENZONI (AZ-PER-RE) sottoscrive l'emendamento D'Attis 2.16.

La Commissione respinge l'emendamento D'Attis 2.16.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 2.17 il cui portato, trattando di tematiche

peraltro emerse durante il ciclo di audizioni svolto, intende, nell'ambito della definizione di «gestione in orbita», aggiungere il riferimento ai dati generati sulla terra e gestiti nello spazio per applicazioni terrestri, inclusi i dati conservati nello spazio. Fa presente come siano già stati avviati progetti in tal senso e invita pertanto il Governo e i relatori a rivedere il proprio parere o, in alternativa, ad un accantonamento.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Ghirra 2.17 e Di Sanzo 2.20.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame dell'unica proposta emendativa relativa all'articolo 3. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla proposta emendativa relativa al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome del dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sull'emendamento Ghirra 3.1.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 3.1 che estende l'ambito di applicazione del Titolo II del provvedimento anche alle attività terrestri sul territorio italiano gestite con dati prodotti o conservati nello spazio (cosiddetto *downstream*) da operatori di altre nazionalità. Si rammarica del fatto che non ci siano i margini per un ragionamento comune con la maggioranza e il Governo, soprattutto alla luce del fatto che il contenuto dell'emendamento non è frutto di una scelta politica ma di una indicazione proveniente da esperti auditi nel corso del ciclo di audizioni svolto.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 3.1.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 4. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli emendamenti Di Sanzo 4.5, Ghirra 4.6 e sull'articolo aggiuntivo Cappelletti 4.01.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP), interviene sull'emendamento a sua prima firma 4.5, che sopprime il riferimento percentuale dell'importo che l'operatore deve versare ai fini dell'ottenimento del riconoscimento dell'autorizzazione rilasciata da uno Stato estero di cui al comma 5. Fa presente che, in sostanza, l'emendamento in esame intende disincentivare eventuali *escamotage* che permetterebbero ad alcuni operatori di ottenere vantaggi in uno Stato estero. Evidenzia infatti che la portata emendativa in oggetto ha come obiettivo impedire di incoraggiare l'ottenimento di certificazioni di attività spaziali in altri Stati a danno della *space economy* italiana. Invita pertanto il Governo e i relatori ad un ripensamento sui pareri espressi.

La Commissione respinge l'emendamento Di Sanzo 4.5.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 4.6, che intende aggiungere, dopo il comma 6, un altro comma secondo cui anche ai fini del monitoraggio delle attività soggette alla disciplina autorizzatoria, è istituito, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pub-

blica, il Registro delle autorizzazioni rilasciate ai sensi della presente legge. Fa presente poi che, con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite criteri e modalità attuative. Rileva come si tratti di un emendamento dettato dal buon senso utile a monitorare le concessioni nell'ambito della materia che il presente provvedimento intende regolare.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'emendamento Ghirra 4.6 e l'articolo aggiuntivo Cappelletti 4.01.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 5. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome del correlatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli identici emendamenti Ghirra 5.1, Cappelletti 5.2 e Stefanazzi 5.3; esprime parere contrario sugli emendamenti Benzoni 5.4 e Pavanelli 5.7.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Ghirra 5.1, Cappelletti 5.2 e Stefanazzi 5.3 e l'emendamento Benzoni 5.4.

Emma PAVANELLI (M5S), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 5.7 dichiara di non comprendere le motivazioni alla base dei pareri contrari da parte di relatori e Governo. Fa presente che l'emendamento in esame tratta un tema molto importante, emerso tra le altre cose all'interno del ciclo di audizioni svolto, relativo alla gestione dei detriti spaziali. Osserva che, se da un lato questa Commis-

sione si è impegnata, non più tardi della scorsa estate, a licenziare un provvedimento sulla regolamentazione delle materie prime critiche, dall'altro lato, attraverso l'atteggiamento di relatori e Governo, si disinteressa del tema delle materie prime derivanti dal riutilizzo e il riciclo dei detriti spaziali. Conclude sottolineando che l'approvazione di tale emendamento permetterebbe, non solo di introdurre una norma a tutela della sostenibilità e dell'ambiente, ma anche di incentivare una nuova attività che andrebbe a giovamento di imprese e di nuovi posti di lavoro.

La Commissione respinge l'emendamento Pavanelli 5.7.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 6. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, chiede l'accantonamento delle proposte emendative Zucconi 6.2, Benzoni 6.3, Andreuzza 6.4, Benzoni 6.5, Appendino 6.8, Barabotti 6.9 e Casasco 6.12; esprime parere favorevole sull'emendamento Toccalini 6.10; esprime parere contrario sull'emendamento Peluffo 6.11.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, non essendovi obiezioni dispone l'accantonamento delle proposte emendative Zucconi 6.2, Benzoni 6.3, Andreuzza 6.4, Benzoni 6.5, Appendino 6.8, Barabotti 6.9 e Casasco 6.12.

La Commissione approva l'emendamento Toccalini 6.10 (*vedi allegato 3*).

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP), interviene sull'emendamento Peluffo 6.11, sottolineando come la portata emendativa in oggetto mira a istituire una commissione di esperti che risponda alla inevitabile complessità tecnica che la materia oggetto del provvedimento in esame impone. Rileva che l'emendamento intende risolvere la problematica relativa alle questioni tecniche che si porranno in fase di attuazione del disegno di legge a seguito della sua approvazione. In altri termini, sottolinea come l'istituzione di una commissione composta da esperti della materia permetterebbe di meglio specificare i dettagli tecnici che i decreti attuativi richiederanno e fornire, dunque, un contributo importante nella definizione concreta della disciplina della *space economy* italiana attraverso l'adozione di criteri scientifici e obiettivi e non politici.

La Commissione respinge l'emendamento Peluffo 6.11.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 7. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli emendamenti Di Sanzo 7.2 e Benzoni 7.3; esprime parere favorevole sull'emendamento Zucconi 7.6; esprime parere contrario sugli identici emendamenti Alifano 7.7 e Stefanazzi 7.8; esprime parere contrario sugli emendamenti Dell'Olio 7.11, Ghirra 7.12 e 7.14.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione respinge l'emendamento Di Sanzo 7.2.

Fabrizio BENZONI (AZ-PER-RE) interviene sull'emendamento a sua prima firma 7.3, rammaricandosi del fatto che non ci sia stata da parte dei relatori e del Governo una proposta di riformulazione. Fa presente come l'emendamento in esame interviene su un aspetto cardine del provvedimento con l'obiettivo di inserire all'interno del procedimento autorizzatorio una fase di contraddittorio con l'interessato necessaria. Non comprende la *ratio* di tale mancata previsione né tantomeno della mancanza di volontà di considerare l'utilità di tale proposta emendativa che mira a rendere l'*iter* autorizzativo maggiormente in linea con i principi di partecipazione e contraddittorio che governano la disciplina generale sul procedimento amministrativo. Annuncia che verrà presentato un emendamento con il medesimo contenuto durante l'esame in Assemblea.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'emendamento Benzoni 7.3 e approva l'emendamento Zucconi 7.6 (*vedi allegato 3*).

Enrica ALIFANO (M5S), interviene sull'emendamento a sua prima firma 7.7, identico all'emendamento Stefanazzi 7.8, specificando che lo stesso mira a valorizzare il coinvolgimento delle regioni e, in generale, degli enti territoriali. Non comprende l'atteggiamento schizofrenico della maggioranza e del Governo che, da un lato, si è battuta per l'approvazione di un provvedimento come quello dell'autonomia differenziata – travolta poi dalle scure della Corte costituzionale – che conferisce maggiori poteri alle regioni e, dall'altro, si pone in contrasto con un emendamento come quello in esame che mira a coinvolgere maggiormente le entità che sono più prossime ai cittadini e al territorio nella disciplina di una materia del tutto nuova come la *space economy* italiana. La portata emendativa in oggetto mira a valorizzare un monitoraggio ambientale del territorio da parte di soggetti che operano a livello territoriale soprattutto all'interno del procedimento di autorizzazione oggetto della disciplina dell'articolo 7 del provvedimento

in esame. Conclude auspicando una maggiore chiarezza da parte della maggioranza e del Governo in accoglimento anche di sollecitazioni provenienti dall'opposizione che, nel caso di specie, intendono scongiurare che alcune decisioni cruciali all'interno dei procedimenti autorizzativi in materia di *space economy* vengano prese solo a livello centrale senza il coinvolgimento degli enti territoriali.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Alifano 7.7 e Stefanazzi 7.8 nonché l'emendamento Dell'Olio 7.11.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 7.12, sottolineando come intervenga su un aspetto cruciale della disciplina in esame, ovvero quello del diniego dell'autorizzazione di cui al comma 7. Fa presente che l'emendamento in esame intende introdurre il menzionato diniego in tutte quei casi in cui si dovessero costituire delle posizioni monopolistiche. Evidenzia come la portata emendativa in esame è tanto più importante alla luce delle parole del Ministro Crosetto sulla vicenda Star Link da cui emergono dati preoccupanti per l'Italia e l'Europa alla luce del fatto che la menzionata azienda mantiene livelli di sviluppo tecnologico in ambito di produzione satellitare con cui l'Unione europea non può competere. Ribadisce come si tratti di una situazione pericolosa che la maggioranza e il Governo non hanno intenzione di affrontare. Evidenzia come l'obiettivo del provvedimento in esame dovrebbe essere favorire le imprese italiane in un settore non regolamentato non quello favorire soggetti che hanno già situazioni monopolistiche nello spazio.

Emma PAVANELLI (M5S), nel dichiarare di voler sottoscrivere le proposte emendative Ghirra 7.12 e 7.14, concorda con le parole della collega Ghirra. Fa presente che le preoccupazioni paventate nelle scorse settimane, in merito alla questione prospettata, sembrano essere concrete e confermate dall'atteggiamento di maggioranza e

Governo. Osserva come i timori di possibili monopoli stranieri sulla materia della *space economy* italiana non vengono smentiti, costringendo le opposizioni a prenderne atto tramutando i dubbi precedentemente manifestati in certezze.

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP) dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Ghirra 7.12.

Fabrizio BENZONI (AZ-PER-RE) dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Ghirra 7.12.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 7.12.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 7.14, anch'essa volta ad evitare effetti distortivi della concorrenza nel settore della *space economy*. Fa presente che l'Europa sta affrontando una situazione difficile in condizioni di fragilità in tale settore rispetto ad altri *competitors* mondiali. Auspica che il provvedimento in esame non si tramuti in un'occasione persa per il nostro Paese di intervenire nella regolamentazione di un settore cruciale attraverso l'apposizione di limiti a coloro i quali « spadroneggiano » su tale terreno di scontro tra grandi potenze mondiali.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 7.14.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame dell'unica proposta emendativa relativa all'articolo 8. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla proposta emendativa relativa al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sull'emendamento Benzoni 8.2

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione respinge l'emendamento Benzoni 8.2.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame dell'unica proposta emendativa relativa all'articolo 9. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla proposta emendativa relativa al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome del correlatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sull'emendamento Benzoni 9.1.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione respinge l'emendamento Benzoni 9.1.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 10. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome del correlatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli emendamenti Pavanelli 10.1 e Ferrara 10.3.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Pavanelli 10.1 Ferrara 10.3.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame dell'unica proposta emendativa relativa all'articolo 11. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla proposta emendativa relativa al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome del correlatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere favorevole sull'emendamento Zucconi 11.1 a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Beatriz COLOMBO (FDI) sottoscrive l'emendamento Zucconi 11.1 e dichiara di accettare la riformulazione proposta.

La Commissione approva l'emendamento Zucconi 11.1 come riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame dell'unica proposta emendativa relativa all'articolo 12. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla proposta emendativa relativa al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sull'emendamento Ghirra 12.2.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 12.2, che in materia di sanzioni intende aggiungere il riferimento alla violazione di prescrizioni contenute nell'autorizzazione

rilasciata dall'Autorità competente. Non comprende le motivazioni alla base del parere contrario di relatori e Governo in quanto tale previsione non risulta contenuta in altri commi.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 12.2.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 13. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli emendamenti Di Sanzo 13.3, Peluffo 13.4 e Ghirra 13.5; esprime parere contrario sugli identici emendamenti Ghirra 13.6, Alifano 13.7 e Stefanazzi 13.8; esprime parere contrario sull'emendamento Benzoni 13.11; esprime parere contrario sugli identici emendamenti Ghirra 13.16 e Appendino 13.17; esprime parere contrario sull'emendamento Pavanelli 13.18; invita i presentatori al ritiro dell'emendamento Benzoni 13.21; esprime parere contrario sull'emendamento Ghirra 13.22; esprime parere favorevole sull'emendamento Cappelletti 13.23 a condizione che sia riformulato in identico testo all'emendamento Ghirra 13.24 sul quale esprime parere favorevole; esprime parere contrario sugli emendamenti Benzoni 13.25 e Benzoni 13.26.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 13.3 che interviene nella fase attuativa del provvedimento in esame. Fa presente che l'emendamento mira a istituire una « Commissione per le attività spaziali » che risponda alla inevitabile complessità

tecnica che la materia oggetto del provvedimento in esame impone. Rileva che l'emendamento intende risolvere la problematica relativa alle questioni tecniche che si porranno in fase di attuazione del disegno di legge a seguito della sua approvazione. In altri termini, sottolinea come l'istituzione di tale commissione composta da esperti della materia permetterebbe di meglio specificare i dettagli tecnici che i decreti attuativi richiederanno e fornire, dunque, un contributo importante nella definizione concreta della disciplina della *space economy* italiana attraverso l'adozione di criteri scientifici e obiettivi e non politici.

Enrica ALIFANO (M5S), nel dichiarare di sottoscrivere la proposta emendativa Di Sanzo 13.3, sottolinea come si tratti di un emendamento di pregio che intende introdurre in una materia complessa come quella in esame l'apporto di tecnici. Conclude apprezzando l'ottimo spunto di riflessione offerto.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Di Sanzo 13.3, Peluffo 13.4 e Ghirra 13.5.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 13.6, sottolineando l'importanza del coinvolgimento nel procedimento oggetto di disciplina dell'articolo in esame della Conferenza Stato-regioni come segnale di valorizzazione degli enti locali.

Enrica ALIFANO (M5S), intervenendo sulla proposta emendativa a sua prima firma 13.7, sottolinea come si stia realizzando la paradossale situazione per cui la maggioranza, ed in particolare la Lega, da sempre « alfiere del regionalismo », sia in disaccordo con un emendamento che intende valorizzare il coinvolgimento degli enti territoriali.

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP), intervenendo sulla proposta emendativa Stefanazzi 13.8, di cui è cofirmatario si unisce agli appelli dei colleghi precedentemente intervenuti sottolineando l'importanza della

voce delle regioni in tale contesto normativo. Fa presente come sia paradossale che debbano essere le opposizioni a dover valorizzare il ruolo degli enti territoriali, quando la stessa maggioranza non più tardi di qualche mese fa si batteva per l'approvazione di un provvedimento a favore dell'autonomia differenziata. Conclude ribadendo tale contraddizione in termini e invitando il Governo ad una riflessione sul punto.

Enrico CAPPELLETTI (M5S), intervenendo sull'emendamento Alifano 13.7, di cui è cofirmatario evidenzia come sia « scandaloso » che la maggioranza, da sempre favorevole ad aumentare i poteri degli enti territoriali, attraverso ad esempio l'approvazione del provvedimento sull'autonomia differenziata, si ponga in contrasto con un emendamento che intende valorizzare il ruolo della Conferenza Stato-regioni in una materia così delicata come quella della *space economy*.

Emma PAVANELLI (M5S), intervenendo sull'emendamento Alifano 13.7, di cui è cofirmataria ribadisce i concetti precedentemente espressi dai colleghi, sottolineando come si tratti di un emendamento portato avanti da molte forze dell'opposizione attraverso cui si chiede un maggiore coinvolgimento degli enti locali attraverso una semplice intesa con la Conferenza Stato-regioni non mediante una delega di poteri *tout court*. Evidenzia, rivolgendosi alla maggioranza, ed in particolare alla Lega, l'anomalia politica nella scelta di dare parere contrario agli emendamenti in esame, ammettendo di essere difatti costretta a pensare che i pareri vengano dati sulla base dell'appartenenza politica e non sulla base di criteri oggettivi. Critica l'atteggiamento di Governo e maggioranza che, in un primo momento, avevano aperto ad un esame condiviso del provvedimento con le opposizioni, ma che in questa sede si stanno dimostrando invece restii a qualsivoglia forma di coinvolgimento delle stesse, mortificandone di fatti l'operato e la buona volontà.

Il Viceministro Valentino VALENTINI, replicando agli interventi sugli identici emen-

damenti Ghirra 13.6, Alifano 13.7 e Stefanazzi 13.8, evidenzia che il parere contrario è giustificato dal fatto che le regioni stesse sono già rappresentate nel COMINT.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Ghirra 13.6, Alifano 13.7 e Stefanazzi 13.8 e l'emendamento Benzoni 13.11.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 13.16 che intende introdurre agevolazioni e procedure semplificate per *start-up* e PMI nel settore della *space economy*.

Antonio FERRARA (M5S), interviene sull'emendamento Appendino 13.17, di cui è cofirmatario, evidenziando come le PMI siano in affanno in questo settore e vadano supportate attraverso misure di agevolazione e semplificazione.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Ghirra 13.16 e Appendino 13.17, nonché gli emendamenti Pavanelli 13.18 e Benzoni 13.21.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra il suo emendamento 13.22 che interviene in materia di contributo per il rilascio delle autorizzazioni, nel senso di escludere PMI e *start-up* dal pagamento di questo al fine di favorirne l'attività e lo sviluppo.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 13.22.

Enrico CAPPELLETTI (M5S) dichiara di accettare la riformulazione dell'emendamento a sua prima firma 13.23 in identico testo a quello dell'emendamento Ghirra 13.24.

La Commissione, con distinte votazioni, approva gli identici emendamenti Cappelletti 13.23 (*Nuova formulazione*) e Ghirra 13.24 (*vedi allegato 3*) e respinge gli emendamenti Benzoni 13.25 e 13.26.

La seduta, sospesa alle 14.55, è ripresa alle 15.

Francesca GHIRRA (AVS), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede informazioni circa il programma dei lavori pomeridiani della Commissione.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che i lavori proseguiranno con l'esame delle proposte non accantonate fino alla prevista riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, che si terrà entro le ore 16.30.

Avverte, quindi, che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 14. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative riferite al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli identici articoli aggiuntivi Ghirra 14.02 e Peluffo 14.03; esprime parere contrario sull'articolo aggiuntivo Ferrara 14.04.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Francesca GHIRRA (AVS), illustra la proposta emendativa a sua prima firma 14.02, chiedendo se sia possibile un accantonamento alla luce del fatto che alcuni emendamenti insistenti sul medesimo tema sono stati precedentemente accantonati.

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP), intervenendo sulla proposta emendativa Peluffo 14.03, di cui è cofirmatario, fa presente come si renda opportuno un accantonamento in relazione all'accantonamento degli emendamenti relativi all'articolo 2. Fa presente, anche sulla scorta dell'esperienza comparata di Regno Unito e Stati Uniti, che la portata emendativa in esame mira a devolvere importanti funzioni relative all'*iter* autorizzatorio e regolatorio all'ENAC.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP), intervenendo sulla proposta emenda-

tiva a sua prima firma 14.03 si associa alle parole del collega Di Sanzo nel sottolineare l'importanza della portata emendativa in esame. Per tali motivi, chiede l'accantonamento dell'emendamento per consentire al Governo un momento di ulteriore riflessione per spiegare le motivazioni sottese al parere contrario.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici articoli aggiuntivi Ghirra 14.02 e Peluffo 14.03 nonché l'articolo aggiuntivo Ferrara 14.04.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame dell'unica proposta emendativa relativa all'articolo 17. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla proposta emendativa relativa al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome del correlatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, invita i presentatori al ritiro dell'articolo aggiuntivo Ferrara 17.01.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Antonio FERRARA (M5S), interviene sull'emendamento a sua prima firma 17.01, che intende introdurre alcune certificazioni di tipo ISO al fine di garantire maggiore qualità alle imprese che entrano nel settore della *space economy*. Chiede pertanto un accantonamento.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Ferrara 17.01.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 18. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome del correlatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli emendamenti Benzoni 18.2 e Ilaria Fontana 18.3

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Benzoni 18.2 e Ilaria Fontana 18.3.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame dell'unica proposta emendativa relativa all'articolo 19. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulla proposta emendativa relativa al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sull'emendamento Ilaria Fontana 19.1.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione respinge l'emendamento Ilaria Fontana 19.1.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 21.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, propone di accantonare tutte le proposte emendative relative all'articolo 21.

Il Viceministro Valentino VALENTINI concorda.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, dispone l'accantonamento di tutte

le proposte emendative relative all'articolo 21.

Avverte quindi che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 22. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere favorevole sull'emendamento Andreuzza 22.1 e sull'emendamento Zucconi 22.2, a condizione che quest'ultimo sia riformulato in identico testo all'emendamento Andreuzza 22.1; esprime parere contrario sugli identici emendamenti Ghirra 22.3, Cappelletti 22.4 e Stefanazzi 22.5; esprime parere contrario sull'emendamento Benzoni 22.6; esprime parere contrario sugli identici emendamenti Ghirra 22.7 e Ferrara 22.8; esprime parere favorevole sull'emendamento Squeri 22.9 a condizione che sia riformulato in identico testo all'emendamento Andreuzza 22.1; propone l'accantonamento dell'emendamento Casasco 22.11; esprime parere favorevole sull'emendamento Casasco 22.13 a condizione che venga riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*); esprime parere contrario sugli emendamenti Pavanelli 22.14 e 22.15, Alifano 22.16, Ferrara 22.17 e Pavanelli 22.18; propone l'accantonamento dell'emendamento Cavo 22.19.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, dispone l'accantonamento delle proposte emendative Casasco 22.11 e Cavo 22.19.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che i presentatori hanno accettato la riformulazione dell'emendamento Zucconi 22.2 in identico testo all'emendamento Andreuzza 22.1 proposta dai relatori.

Beatriz COLOMBO (FDI) sottoscrive l'emendamento Squeri 22.9 e ne accetta la riformulazione proposta dai relatori in identico testo all'emendamento Andreuzza 22.1.

La Commissione approva gli identici emendamenti Andreuzza 22.1, Zucconi 22.2 (*Nuova formulazione*) e Squeri 22.9 (*Nuova formulazione*) (*vedi allegato 3*).

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici emendamenti Ghirra 22.3, Cappelletti 22.4 e Stefanazzi 22.5, l'emendamento Benzoni 22.6 nonché gli identici emendamenti Ghirra 22.7 e Ferrara 22.8.

Beatriz COLOMBO (FDI) sottoscrive e accetta l'emendamento Casasco 22.13 come riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

La Commissione approva l'emendamento Casasco 22.13 (*Nuova formulazione*) (*vedi allegato 3*).

Emma PAVANELLI (M5S), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 22.14, sottolinea come si tratti di un tema centrale relativo alla definizione delle modalità di accesso e di utilizzo commerciale dei dati di origine spaziale e dei servizi spaziali da parte del settore pubblico e privato. Critica l'atteggiamento di Governo e maggioranza che, in un primo momento, avevano aperto ad un esame condiviso del provvedimento con le opposizioni, ma che in questa sede si stanno dimostrando invece restii a qualsivoglia forma di coinvolgimento delle stesse, mortificandone di fatti l'operato e la buona volontà anche su tematiche di fondamentale importanza come la tutela dei dati personali di cittadini e imprese. Chiede pertanto un accantonamento, in quanto l'emendamento in esame incide anche su questioni relative alla sicurezza nazionale.

Il Viceministro Valentino VALENTINI, replicando all'intervento dell'onorevole Pavanelli sull'emendamento a sua prima firma 22.14, sottolinea che le ragioni sottese al

parere contrario risiedono nell'impossibilità di predisporre una disciplina generale sulla gestione dei dati personali di origine spaziale e sull'opportunità invece di apprestare discipline maggiormente settoriali.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP), nel dichiarare di sottoscrivere la proposta emendativa Pavanelli 22.14, sottolinea come la risposta del Governo non convinca in relazione agli argomenti utilizzati. Per tale motivo chiede che l'emendamento venga accantonato per una maggiore riflessione.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Pavanelli 22.14 e 22.15.

Enrica ALIFANO (M5S), intervenendo sulla proposta emendativa a sua prima firma 22.16, fa presente che la stessa presenta uno scopo nobile ovvero quello di rilanciare il settore produttivo delle *start-up* e delle PMI che occupano l'80 per cento delle imprese nel settore della *space economy*. Auspica una maggiore attenzione da parte del Governo sul tema e chiede pertanto un accantonamento dell'emendamento.

Il Viceministro Valentino VALENTINI conferma il parere espresso.

La Commissione respinge l'emendamento Alifano 22.16.

Antonio FERRARA (M5S), interviene sull'emendamento a sua prima firma 22.17, che intende sostenere le PMI attraverso la creazione di un network d'impresa che possa bypassare la lentezza burocratica delle multinazionali operanti nel settore.

Emma PAVANELLI (M5S), intervenendo sull'emendamento Ferrara 22.17, di cui è cofirmataria, si associa alle parole del collega Ferrari sottolineando l'importanza della creazione di un'aggregazione di imprese in questo settore. Rimane stupita dei pareri di maggioranza e Governo alla luce del fatto che in alcuni emendamenti successivi della

maggioranza si parla di consorzi di imprese. Fa presente che bisognerebbe fare chiarezza, superando queste contraddizioni politiche.

La Commissione respinge l'emendamento Ferrara 22.17.

Emma PAVANELLI (M5S), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 22.18, fa presente che lo stesso mira ad introdurre uno standard nazionale nei confronti delle imprese che intervengono nel settore della *space economy*. Sottolinea come tale standard si ponga alla stregua di valore di sostenibilità ecologica e sociale delle imprese che permetterebbe alle stesse di accedere a prestiti da parte delle banche.

La Commissione respinge l'emendamento Pavanelli 22.18.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte quindi che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 23. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sugli emendamenti Pavanelli 23.1 e Peluffo 23.3 nonché sugli identici emendamenti Ghirra 23.5, Ferrara 23.6 e Stefanazzi 23.7 e sulle proposte emendative Casu 23.8, Ferrara 23.9, Pavanelli 23.01, Pavanelli 23.02, Alifano 23.03, Fenu 23.04 e Dell'Olio 23.05.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione respinge l'emendamento Pavanelli 23.1.

Christian Diego DI SANZO (PD-IDP), intervenendo sulla proposta emendativa Peluffo 23.3, di cui è cofirmatario, sottolinea

come la stessa abbia come obiettivo quello di destinare una quota del Fondo di cui all'articolo 23 alle *start-up* e alle PMI per sostenere gli investimenti effettuati e raggiungere i requisiti soggettivi di cui all'articolo 6. Invita il Governo a considerare tale emendamento in un'ottica di valorizzazione delle *start-up* e delle PMI come strumento per favorire la nascita di operatori italiani nel settore della *space economy*.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Peluffo 23.3 e gli identici emendamenti Ghirra 23.5, Ferrara 23.6 e Stefanazzi 23.7.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sulla proposta emendativa a sua prima firma 23.8, sottolinea come la stessa miri a specificare che le procedure di partenariato pubblico privato previste dall'articolo 23 abbiano come interlocutori principali soggetti nazionali o appartenenti all'Unione europea o, in caso di comprovata impossibilità, all'Alleanza atlantica. Specifica che il Fondo nazionale istituito dal provvedimento in esame dovrebbe considerare in termini prioritari le imprese nazionali ed europee piuttosto che favorire chi è già più avanti in questo settore.

Francesca GHIRRA (AVS) sottoscrive l'emendamento Casu 23.8.

Il Viceministro Valentino VALENTINI, replicando all'intervento dell'onorevole Casu sull'emendamento a sua prima firma 23.8, evidenzia che le ragioni sottese al parere contrario risiedono nel fatto che, così posto, l'emendamento introdurrebbe importanti limitazioni, ritenute irrazionali, operando difatti una discriminazione non ragionevole tra imprese nel settore della *space economy* italiana.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP), intervenendo sulla proposta emendativa Casu 23.8, di cui è cofirmatario, si dichiara non soddisfatto dalle parole del Governo in quanto confida nella bontà e nell'utilità dell'emendamento in oggetto volto

a dare priorità a soggetti nazionali ed europei nell'utilizzo delle risorse del menzionato Fondo senza l'intenzione di escludere altre imprese. Fa presente che la discussione dovrebbe concentrarsi sul merito del provvedimento anche alla luce del fatto che gli emendamenti sono stati presentati a metà gennaio, senza il clamore mediatico che accompagna in queste ore le tematiche oggetto del provvedimento. Sottolinea come il disegno di legge serva ad adeguare la normativa italiana ad un contesto internazionale già avanzato e a stimolare investimenti nell'economia dello spazio al fine di recuperare il *gap* di competitività esistente. Conclude osservando come tale emendamento abbia la finalità di stimolare il Governo ad intraprendere la giusta direzione di marcia nel rafforzare l'economia dello spazio italiana in una cornice europea.

Enrica ALIFANO (M5S), intervenendo sulla proposta emendativa Peluffo 23.8, si rivolge al Governo chiedendo delucidazioni in merito ad un futuro confronto della normativa italiana con quanto verrà disposto a livello europeo in materia di *space economy*.

Il Viceministro Valentino VALENTINI fa presente che la normativa italiana già risponde a quella dell'Unione europea. Rileva, poi, che qualora ce ne fosse bisogno l'Italia recepirà certamente l'eventuale futura normativa UE che intervenisse sulla materia.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, osserva che l'Unione europea in materia di spazio ha agito attraverso l'ESA, realtà che comprende non solo Paesi europei ma anche extra-UE, come ad esempio il Canada e la Svizzera. Con riferimento a quanto osservato dall'on. Alifano, ritiene, peraltro, che la normativa che si accinge ad adottare l'Italia potrà essere di ispirazione per altri Paesi che ne sono al momento privi.

La Commissione respinge l'emendamento Casu 23.8.

Emma PAVANELLI (M5S) illustra l'emendamento Ferrara 23.9, di cui è cofir-

mataria, volto, in particolare, ad indicare quali iniziative dovrebbero avere priorità per l'accesso alle risorse del Fondo. Crede, infatti, che se il Governo intende sviluppare l'economia dello spazio italiana dovrebbe, in primo luogo, sostenere lo sviluppo delle imprese italiane del settore, anche perché le risorse stanziare sono assai limitate e non dovrebbero essere disperse. Non comprende il parere contrario del Governo su una norma che non esita a definire « patriottica » e si stupisce che questa proposta non sia accolta da che si professa incessantemente come tale visto che certamente il suo accoglimento sosterebbe il *made in Italy*. Inoltre, esprime rammarico per l'esiguo numero di proposte emendative, sia dell'opposizione che della maggioranza, fin qui accolte cosa che le fa venire qualche dubbio sulla rilevanza che il Governo riconosce al lavoro del Parlamento.

Il Viceministro Valentino VALENTINI osserva che le specifiche recate nell'emendamento Ferrara 23.9 possono essere meglio definite in sede di adozione dei decreti attuativi. Mantiene quindi fermo il parere contrario già espresso.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP) intervenendo sull'emendamento Ferrara 23.9, pur osservando che ogni interlocuzione con il Governo è utile, osserva che la collega Pavanelli intendeva sollevare una questione più generale. Ricorda, infatti, che all'approccio iniziale dell'esame del provvedimento maggioranza e Governo avevano manifestato la disponibilità a riconoscere aperture nell'accogliere suggerimenti dell'opposizione, cosa che di fatto non è avvenuta.

Invita quindi il Governo e i relatori a valutare meglio le proposte emendative presentate e a non far divergere con troppa evidenza gli esiti finali della dialettica con le opposizioni dalle intenzioni inizialmente annunciate.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'emendamento Ferrara 23.9 e gli articoli aggiuntivi Pavanelli 23.01 e 23.02.

Enrica ALIFANO (M5S) auspica che Governo e relatori possano mutare il parere espresso sull'articolo aggiuntivo a sua prima firma 23.03 considerato che esso reca disposizioni volte a favorire lo sviluppo delle PMI e delle *start-up* nelle aeree interne, tematiche che il Governo afferma continuamente di voler sostenere e promuovere. Ritiene, pertanto, che la sua proposta emendativa possa rappresentare un buon banco di prova per saggiare le effettive intenzioni del Governo. Per tale motivo chiede quanto meno un suo accantonamento.

Il Viceministro Valentino VALENTINI osserva che la platea dei destinatari previsti nell'articolo aggiuntivo in esame coincide con quella già prevista in altra norma vigente nell'ordinamento. Inoltre il parere contrario, che conferma, è dovuto all'onerosità della disposizione proposta.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli articoli aggiuntivi Alifano 23.03, Fenu 23.04 e Dell'Olio 23.05.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte quindi che la Commissione passa ora all'esame delle proposte emendative relative all'articolo 24. Invita quindi l'altro relatore, on. Andrea Mascaretti, ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative relative al predetto articolo.

Andrea MASCARETTI (FDI), *relatore*, anche a nome dell'altro relatore e presidente Alberto Luigi Gusmeroli, esprime parere contrario sull'emendamento Benzoni 24.1; propone l'accantonamento degli identici emendamenti Ghirra 24.2, Appendino 24.3 e Stefanazzi 24.6; esprime parere contrario sull'emendamento Pavanelli 24.7.

Il Viceministro Valentino VALENTINI esprime parere conforme a quello dei relatori.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, dispone l'accantonamento degli identici emendamenti Ghirra 24.2, Appendino 24.3 e Stefanazzi 24.6 anche in con-

siderazione che altri emendamenti vertenti in materia di spazioporti sono stati in precedenza accantonati.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Benzoni 24.1 e Pavanelli 24.7.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, nessun altro chiedendo di interve-

nire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.10.

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

Martedì 18 febbraio 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.10 alle 16.15.

ALLEGATO 1

**Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo,
approvato dal Senato.****PARERE APPROVATO**

La X Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il testo del disegno di legge C. 2245 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi, approvato dal Senato;

preso atto che l'articolo 11, comma 1, proroga dal 1° gennaio 2024 al 1° gennaio 2025 il termine da cui decorre l'obbligo di incremento di energia termica da fonti energetiche rinnovabili (FER) nelle forniture di energia superiori a 500 TEP annui;

valutato che l'articolo 13, comma 1-*sexies* proroga dal 1° aprile 2025 al 1° ottobre 2025 il termine di decorrenza per applicare

la misura – introdotta dalla legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 – che impone al produttore di informare, mediante specifica etichetta, dell'avvenuta riduzione di quantità di un prodotto preconfezionato;

tenuto conto che l'articolo 14, comma 1, dispone una proroga al 31 dicembre 2025 (anziché al 31 dicembre 2024) del credito d'imposta e del contributo a fondo perduto riconosciuto alle imprese turistico-alberghiere e ricettive in relazione alle spese sostenute per interventi in materia edilizia e per la digitalizzazione d'impresa,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. C. 153-202-844-1104-1128-1395-A.

PARERE APPROVATO

La X Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il nuovo testo della proposta di legge C. 153-202-844-1104-1128-1395-A, recante « Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche », quale risultante dall'esame delle proposte emendative in sede referente;

preso atto di quanto specificato all'articolo 2, comma 2, in materia di fruizione

di ore di permesso aggiuntive da parte del lavoratore, secondo cui nel settore privato il datore di lavoro domanda il rimborso degli oneri a suo carico all'ente previdenziale;

richiamato il proprio parere favorevole reso nella seduta del 24 gennaio 2024 sulla proposta di legge del testo unificato C. 153 Serracchiani e abb.,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 3

Disposizioni in materia di economia dello spazio. C. 2026 Governo.**PROPOSTE EMENDATIVE APPROVATE**

ART. 1.

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: degli operatori aggiungere le seguenti: , quale crocevia strategico di interessi geopolitici, economici, scientifici e militari.

1.2. Colombo, Comba, Maerna, Schiano di Visconti.

Al comma 1, secondo periodo, sostituire la parola: correlate con la seguente: correlabili.

1.5. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Casu.

ART. 6.

Al comma 1, lettera e), dopo le parole: delle collisioni, aggiungere le seguenti: in proprio o.

6.10. Toccalini, Andreuzza, Di Mattina, Barabotti.

ART. 7.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. L'Agenzia o l'Autorità responsabile possono chiedere l'integrazione della documentazione tecnica e amministrativa depositata. Dalla data della richiesta di integrazione fino alla data della trasmissione della documentazione integrativa rimane sospeso il termine di cui al comma 6.

7.6. Zucconi.

ART. 11.

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

4-bis. L'operatore spaziale comunica all'Agenzia con almeno trenta giorni di preavviso la data di inizio di ciascuna operazione spaziale e trasmette ogni sei mesi all'Agenzia stessa una relazione sul suo svolgimento.

11.1. (Nuova formulazione) Zucconi.

ART. 13.

Al comma 1, lettera f), aggiungere, in fine, le parole: , con la possibilità di criteri differenziati per le start-up e per le piccole e medie imprese, al fine di favorire l'innovazione e il loro ingresso nel mercato spaziale.

*** 13.23.** (Nuova formulazione) Cappelletti, Pavanelli, Appendino, Ferrara, Alifano, Dell'Olio.

*** 13.24.** Ghirra.

ART. 22.

Al comma 1, dopo le parole: Documento strategico di politica spaziale nazionale aggiungere le seguenti: , con il Documento di visione strategica dello spazio dell'Agenzia spaziale italiana e con il piano triennale di attività della medesima Agenzia, nonché tenuto conto di tutte le

iniziative strategiche di livello nazionale e internazionale,.

* **22.1.** Andreuzza, Barabotti, Di Mattina, Toccalini.

* **22.2.** (Nuova formulazione) Zucconi.

* **22.9.** (Nuova formulazione) Squeri, Casasco, Colombo.

Al comma 4, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

d-bis) la definizione di politiche e misure specifiche di sviluppo delle competenze e delle capacità per le piccole e medie imprese e le *start-up*;

22.13. (Nuova formulazione) Casasco, Squeri, D'Attis, Caroppo, De Palma, Colombo.

XI COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavoro pubblico e privato)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	148
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	152
Benefici in favore delle vittime di eventi dannosi derivanti da cedimenti totali o parziali di infrastrutture stradali o autostradali di rilievo nazionale. C. 2145 approvata, in un testo unificato, dal Senato e C. 2146 Cavo (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	150
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	153

SEDE REFERENTE:

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. Nuovo testo C. 153-202-844-1104-1128-1395-A (<i>Seguito esame e conclusione</i>) ..	151
--	-----

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Walter RIZZETTO.

La seduta comincia alle 13.45.

Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Chiara TENERINI (FI-PPE), *relatrice*, ricorda che la Commissione è chiamata a esprimere alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e V (Bilancio) il parere di competenza sul disegno di legge C. 2245, approvato dal Senato, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 202 del

2024, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

Nel rinviare alla documentazione predisposta dagli uffici per un'analisi dettagliata dei contenuti del provvedimento, evidenzia che si soffermerà sulle norme di diretto interesse della XI Commissione.

Segnala, anzitutto, l'articolo 1, che reca numerose disposizioni in materia di pubblica amministrazione, riferite in particolare alle facoltà assunzionali delle pubbliche amministrazioni e al personale.

L'articolo 1, comma 1, disciplina il periodo entro cui le amministrazioni dello Stato, le agenzie e gli enti pubblici non economici possono esercitare, a regime, le facoltà assunzionali, incluse quelle ad esse attribuite da speciali disposizioni di legge; precisa, poi, il regime transitorio per le facoltà assunzionali delle pubbliche amministrazioni, relative ad annualità precedenti al 2025 e non ancora esercitate.

Il comma 1-*bis* stabilisce che, a decorrere dall'anno 2025, le facoltà assunzionali autorizzate in favore delle università statali con decreto del Ministro dell'università e della ricerca hanno una validità non superiore a tre anni e non possono essere ulteriormente prorogate. In via transitoria, alle facoltà assunzionali relative ad annualità pregresse al 2025 e non ancora esercitate, si provvede, relativamente alle cessazioni verificatesi negli anni 2017, 2018, 2019 e 2020, entro il 31 dicembre 2025, relativamente alle cessazioni verificatesi negli anni 2021 e 2022, entro il 31 dicembre 2026, relativamente alle cessazioni verificatesi nell'anno 2023, entro il 31 dicembre 2027.

Il comma 2 proroga al 31 dicembre 2025 la non applicazione dei termini di prescrizione degli obblighi contributivi di previdenza e di assistenza sociale obbligatoria riguardanti i dipendenti pubblici e i soggetti titolari con pubbliche amministrazioni di rapporti di collaborazione coordinata e continuativa. Il successivo comma 3 prevede, quindi, in coordinamento con le novelle di cui al comma 2, un differimento al 31 dicembre 2025 del termine finale di applicazione della norma transitoria che, per i casi di mancato versamento delle suddette contribuzioni da parte delle pubbliche amministrazioni, esclude l'applicazione delle sanzioni civili e degli interessi di mora.

Il comma 4 consente fino al 31 dicembre 2025 all'Avvocatura dello Stato di avvalersi di personale non dirigenziale in posizione di comando senza dover ricevere il nulla osta dell'Amministrazione di appartenenza ed in deroga all'attuale limite del 25 per cento.

Il comma 10-*bis* differisce al 31 dicembre 2025 il termine entro cui è possibile bandire concorsi pubblici in deroga all'obbligo di previo esperimento delle procedure di mobilità volontaria. Il comma 10-*decies* consente analoga deroga, fino al 31 dicembre 2026, in riferimento ad alcune assunzioni da parte di enti territoriali finalizzate alla stabilizzazione di personale a tempo determinato in possesso di determinati requisiti.

Nell'ambito delle disposizioni relative alle proroghe di termini in materia di competenza del Ministero dell'interno e di personale del comparto sicurezza-difesa e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, l'articolo 2, comma 1, lettera *b*), estende a tutto il 2025 la disapplicazione dell'ordinario meccanismo di finanziamento dell'area negoziale per i dirigenti delle Forze di polizia e delle Forze armate.

Il comma 4 proroga al 31 dicembre 2025 la validità di graduatorie, approvate nel corso del 2023, di concorsi per l'accesso ai ruoli del personale del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, nella qualifica di vigile del fuoco o di vice direttore tecnico-scientifico.

Il comma 5, lettera *a*), proroga al 31 dicembre 2025 la validità della graduatoria della procedura speciale di reclutamento nella qualifica di vigile del fuoco, riservata al personale volontario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

L'articolo 2-*bis* prevede una riserva del 30 per cento per il personale volontario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nell'ambito delle assunzioni al ruolo iniziale dei vigili del fuoco per l'anno 2025.

Nell'ambito delle disposizioni relative alle proroghe di termini in materia di salute, l'articolo 4, comma 3, consente alle aziende e agli enti del Servizio sanitario nazionale di utilizzare, anche per l'anno 2025, alcuni strumenti straordinari per far fronte alle carenze di personale sanitario e socio-sanitario che non possono essere risolte con gli ordinari istituti previsti dall'ordinamento. Si tratta, in particolare, del conferimento di incarichi di lavoro autonomo o a tempo determinato a medici specializzandi e del conferimento di incarichi a tempo determinato a personale delle professioni sanitarie e ad operatori socio-sanitari. Il comma 3-*bis* novella la disciplina transitoria volta alla stabilizzazione del personale del ruolo sanitario e del ruolo sociosanitario avente, in base a rapporti a termine instaurati a seguito di reclutamento con procedura concorsuale, una determinata anzianità di servizio presso enti ed aziende del Servizio sanitario nazionale. In particolare, il termine per il

conseguimento dei requisiti per la predetta stabilizzazione, già fissato al 31 dicembre 2024, è posticipato al 31 dicembre 2025 (comma 3-ter).

Nell'ambito delle disposizioni relative alle proroghe di termini in materia di istruzione e merito, l'articolo 5, comma 1, stabilisce che i nuovi requisiti di accesso al concorso per il reclutamento degli insegnanti tecnico-pratici introdotti nell'ambito della riforma del reclutamento prevista dal PNRR saranno richiesti solo per i concorsi banditi dopo il 31 dicembre 2025, rimanendo fermi, sino ad allora, i requisiti attualmente previsti.

Nell'ambito delle disposizioni relative alle proroghe di termini in materie di competenza del Ministero della giustizia, l'articolo 10, comma 3, differisce ulteriormente fino al 1° gennaio 2026 l'applicazione della disciplina in materia di mobilità volontaria per il personale del Ministero della giustizia, limitativa dei casi in cui è richiesto l'assenso dell'amministrazione di appartenenza. Il comma 8 proroga al 31 dicembre 2025 il divieto di comando, distacco o assegnazione ad altre amministrazioni del personale non dirigenziale dell'amministrazione della giustizia.

L'articolo 10-bis reca una norma di interpretazione autentica dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 66 del 2004 in tema di termini di presentazione della domanda e di ripristino del rapporto di impiego del pubblico dipendente sospeso o collocato anticipatamente in quiescenza a seguito di un procedimento penale conclusosi con una sentenza di proscioglimento o con un decreto di archiviazione.

Nell'ambito delle disposizioni relative alle proroghe di termini in materie di competenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, l'articolo 12, comma 1-bis, proroga a decorrere dall'anno 2025 la corresponsione dell'assegno sostitutivo dell'accompagnatore militare, che compete ad alcuni invalidi di guerra e per servizio militare.

Nell'ambito delle disposizioni relative alle proroghe di termini in materie di competenza del Ministero del turismo, l'articolo 14, comma 3, modifica una norma

transitoria nell'ambito della disciplina dei contratti di lavoro dipendente a tempo determinato nel settore privato, estendendo al 31 dicembre 2025 la possibilità che tale tipologia contrattuale abbia una durata superiore ai 12 mesi, ma comunque non eccedente i ventiquattro mesi, nei contratti collettivi applicati in azienda per esigenze di natura tecnica, organizzativa o produttiva.

Formula, quindi, una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (vedi allegato 1).

Arturo SCOTTO (PD-IDP) interviene per annunciare il voto contrario del suo gruppo.

Valentina BARZOTTI (M5S) interviene dichiarando il voto contrario del suo gruppo.

Aboubakar SOUMAHORO (MISTO) preannuncia il proprio voto contrario.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

Benefici in favore delle vittime di eventi dannosi derivanti da cedimenti totali o parziali di infrastrutture stradali o autostradali di rilievo nazionale.

C. 2145 approvata, in un testo unificato, dal Senato e C. 2146 Cavo.

(Parere alla VIII Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Silvio GIOVINE (FDI), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata a esprimere alla VIII Commissione il parere di competenza sulla proposta di legge C. 2145, approvata, in un testo unificato, dal Senato, recante benefici in favore delle vittime di eventi dannosi derivanti da cedimenti totali o parziali di infrastrutture stradali o autostradali di rilievo nazionale, a cui è abbinata la proposta di legge C. 2146 Cavo.

Passando ad esaminare il contenuto del provvedimento, con riferimento agli ambiti più direttamente riferibili alle competenze

della XI Commissione, osserva che l'articolo 5 prevede il diritto al collocamento obbligatorio (nei termini di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 23 novembre 1998, n. 407) per i soggetti beneficiari individuati dall'articolo 3, comma 1. Ricorda che i predetti soggetti beneficiari sono: il coniuge, i genitori, i figli, i fratelli e le sorelle di colui che abbia perso la vita in conseguenza degli eventi dannosi di cui all'articolo 4 della proposta di legge nonché l'altra parte dell'unione civile ovvero la persona convivente di fatto; i parenti o affini che risultino fiscalmente a carico della persona deceduta nei tre anni precedenti l'evento; chiunque subisca un'invalidità permanente superiore al 50 per cento per effetto delle lesioni riportate in conseguenza degli eventi dannosi di cui all'articolo 4.

Formula, quindi, una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (vedi allegato 2).

La Commissione approva la proposta di parere del relatore testé formulata.

La seduta termina alle 13.55.

SEDE REFERENTE

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Walter RIZZETTO.

La seduta comincia alle 13.55.

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche.

Nuovo testo C. 153-202-844-1104-1128-1395-A.

(Seguito esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 13 febbraio 2025.

Walter RIZZETTO, *presidente*, avverte che le Commissioni I (Affari costituzionali), II (Giustizia), VII (Cultura), X (Attività produttive) e XII (Affari sociali) hanno espresso parere favorevole. La V Commissione (Bilancio) ha comunicato per le vie brevi che esprimerà il parere direttamente all'Assemblea. Chiede se vi siano interventi in dichiarazione di voto sulla proposta di conferire al relatore, deputato Giaccone, il mandato a riferire in senso favorevole all'Assemblea sul provvedimento in esame.

Valentina BARZOTTI (M5S) ringrazia per il suo lavoro il relatore e si auspica che il provvedimento, una volta licenziato nuovamente dalla Commissione, possa essere approvato in Assemblea.

Arturo SCOTTO (PD-IDP) sottolinea che sul provvedimento in esame è stato compiuto un lavoro positivo da parte della Commissione, apprezzando lo spirito di unità e condivisione con il quale essa ha svolto i propri lavori, anche con l'intento di superare le difficoltà emerse nel corso dell'esame. Ringrazia il relatore annunciando il voto favorevole del suo gruppo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione delibera di conferire il mandato al relatore a riferire favorevolmente all'Assemblea sul provvedimento in esame. Delibera altresì di chiedere l'auto-rizzazione a riferire oralmente.

Walter RIZZETTO, *presidente*, avverte che la Presidenza si riserva di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei gruppi.

La seduta termina alle 14.

ALLEGATO 1

**Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo,
approvato dal Senato.****PARERE APPROVATO**

La XI Commissione,

esaminato, per quanto di competenza, il disegno di legge C. 2245, approvato dal Senato, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 202 del 2024, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi;

preso atto che l'articolo 1, comma 10-*bis*, differisce al 31 dicembre 2025 il termine entro cui è possibile bandire concorsi pubblici in deroga all'obbligo di previo esperimento delle procedure di mobilità volontaria, mentre il comma 10-*decies* consente analoga deroga, fino al 31 dicembre 2026, in riferimento ad alcune assunzioni da parte di enti territoriali finalizzate alla stabilizzazione di personale a tempo determinato in possesso di determinati requisiti;

rilevato che l'articolo 2-*bis* prevede una riserva del 30 per cento per il personale volontario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nell'ambito delle assunzioni al ruolo iniziale dei vigili del fuoco per l'anno 2025;

osservato che l'articolo 5, comma 1, stabilisce che i nuovi requisiti di accesso al

concorso per il reclutamento degli insegnanti tecnico-pratici introdotti nell'ambito della riforma del reclutamento prevista dal PNRR saranno richiesti solo per i concorsi banditi dopo il 31 dicembre 2025, rimanendo fermi, sino ad allora, i requisiti attualmente previsti;

preso atto che l'articolo 12, comma 1-*bis*, proroga a decorrere dall'anno 2025 la corresponsione dell'assegno sostitutivo dell'accompagnatore militare, che compete ad alcuni invalidi di guerra e per servizio militare;

rilevato altresì che l'articolo 14, comma 3, modifica una norma transitoria nell'ambito della disciplina dei contratti di lavoro dipendente a tempo determinato nel settore privato, estendendo al 31 dicembre 2025 la possibilità che tale tipologia contrattuale abbia una durata superiore ai 12 mesi, ma comunque non eccedente i ventiquattro mesi, nei contratti collettivi applicati in azienda per esigenze di natura tecnica, organizzativa o produttiva,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Benefici in favore delle vittime di eventi dannosi derivanti da cedimenti totali o parziali di infrastrutture stradali o autostradali di rilievo nazionale. C. 2145 approvata, in un testo unificato, dal Senato e C. 2146 Cavo.

PARERE APPROVATO

La XI Commissione,

esaminata, per quanto di competenza, la proposta di legge C. 2145, approvata, in un testo unificato, dal Senato, recante benefici in favore delle vittime di eventi dannosi derivanti da cedimenti totali o parziali di infrastrutture stradali o autostradali di rilievo nazionale, a cui è abbinata la proposta di legge C. 2146 Cavo;

preso atto che l'articolo 5 prevede il diritto al collocamento obbligatorio (nei termini di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 23 novembre 1998, n. 407) per i soggetti beneficiari individuati dall'articolo 3, comma 1, cioè i seguenti soggetti: il co-

niuge, i genitori, i figli, i fratelli e le sorelle di colui che abbia perso la vita in conseguenza degli eventi dannosi di cui all'articolo 4 della proposta di legge nonché l'altra parte dell'unione civile ovvero la persona convivente di fatto; i parenti o affini che risultino fiscalmente a carico della persona deceduta nei tre anni precedenti l'evento; chiunque subisca un'invalidità permanente superiore al 50 per cento per effetto delle lesioni riportate in conseguenza degli eventi dannosi di cui all'articolo 4,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

XII COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari sociali)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	154
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	161

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Ugo CAPPELLACCI.

La seduta comincia alle 9.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alle Commissioni riunite I e V).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Ugo CAPPELLACCI, *presidente*, avverte che il parere sul provvedimento dovrà essere espresso nella seduta odierna, essendo calendarizzato per la discussione in Assemblea alle ore 15 di oggi.

Dà, quindi, la parola al relatore, deputato Ciancitto, per lo svolgimento della relazione e la formulazione della proposta di parere.

Francesco Maria Salvatore CIANCITTO (FDI), *relatore*, per quanto concerne le competenze della Commissione Affari sociali, segnala in primo luogo che l'articolo 1, comma 10-*bis*, inserito al Senato, modifica

l'articolo 9, comma 3, lettera *b*) del decreto legislativo n. 230 del 2021 relativo all'istituzione dell'Osservatorio nazionale per l'assegno unico e universale, prevedendo che tale Osservatorio predisponga per l'Autoretà politica delegata per la famiglia una relazione non più semestrale, ma annuale.

L'articolo 4 reca numerose disposizioni concernenti termini in materia di salute. Il comma 1 modifica l'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo n. 178 del 2012 di riorganizzazione della Croce Rossa, il quale, nella formulazione originaria, prevedeva che, a far data dal 1° gennaio 2018, gli organi liquidatori dell'ente strumentale alla Croce Rossa Italiana (ESACRI) – Commissario liquidatore e Comitato di sorveglianza – restassero in carica fino al completamento delle operazioni di liquidazione, e comunque non oltre il 31 dicembre 2024. Con la soppressione del riferimento a tale data non viene più previsto un termine massimo per la loro permanenza in carica – a parte il riferimento al completamento delle operazioni di liquidazione.

Il comma 2 proroga al 31 dicembre la possibilità dell'esercizio temporaneo sul territorio nazionale delle qualifiche professionali sanitarie e della qualifica di operatore socio-sanitario da parte dei professionisti cittadini ucraini, residenti in Ucraina prima del 24 febbraio 2022, derogando alle pre-

visioni della normativa vigente in materia di esercizio delle professioni sanitarie. Viene previsto, inoltre, che le strutture sanitarie e sociosanitarie interessate possono procedere al reclutamento temporaneo di tali professionisti non solo se muniti del Passaporto europeo delle qualifiche per i rifugiati, ma anche se in possesso della documentazione da cui si evince inequivocabilmente che il soggetto è abilitato nel Paese di origine all'esercizio della professione sanitaria o all'attività riferita agli operatori socio-sanitari.

Il comma 2-*bis*, inserito al Senato, modifica la normativa vigente in materia di disciplina transitoria per la maturazione dei crediti formativi in ambito di formazione continua in medicina relativamente al triennio 2020-2022, prorogandola di due anni, dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2025; inoltre, estende al triennio 2020-2022 la disciplina, già prevista per i trienni 2014-2016 e 2017-2019, sulla certificazione dell'assolvimento dell'obbligo formativo, che prevede la possibilità di acquisire tale certificazione attraverso specifici crediti compensativi da definire con provvedimento della Commissione nazionale per la formazione continua.

Il comma 3 consente alle aziende e agli enti del Servizio sanitario nazionale (SSN) di utilizzare, anche per l'anno 2025, alcuni strumenti straordinari – previsti nel periodo emergenziale legato al COVID-19 e successivamente prorogati – per far fronte alle carenze di personale sanitario e socio-sanitario che non possono essere risolte con gli ordinari istituti previsti dall'ordinamento. Si tratta del conferimento di incarichi di lavoro autonomo o a tempo determinato a medici specializzandi e del conferimento di incarichi a tempo determinato a personale delle professioni sanitarie e ad operatori socio-sanitari.

I commi 3-*bis* e 3-*ter*, introdotti al Senato, novellano una disciplina transitoria posta in origine dalla legge di bilancio 2022 e successivamente oggetto di diverse modifiche, volta alla stabilizzazione – mediante stipula di contratti di lavoro dipendente a tempo indeterminato – del personale del ruolo sanitario e del ruolo sociosanitario

avente, in base a rapporti a termine instaurati a seguito di reclutamento con procedura concorsuale, una determinata anzianità di servizio presso enti ed aziende del SSN, ivi compreso il personale non più in servizio. In particolare, il termine per il conseguimento dei requisiti per la predetta stabilizzazione, già fissato al 31 dicembre 2024, è posticipato al 31 dicembre 2025.

Fa presente che il comma 4 prevede la proroga, per l'anno 2025, della possibilità per le aziende e gli enti del SSN di conferimento di incarichi di lavoro autonomo a laureati in medicina e chirurgia abilitati e iscritti agli ordini professionali, anche se privi della specializzazione, nel rispetto della disciplina vigente in materia di spesa di personale per gli enti del Servizio sanitario. La relazione illustrativa chiarisce che la finalità della proroga è quella di consentire alle aziende ed enti del SSN di utilizzare, anche per l'anno 2025, alcuni strumenti straordinari per attenuare le carenze di personale, in particolare sanitario, che non possono essere risolte con gli ordinari istituti previsti dall'ordinamento. Conseguentemente, la misura è diretta a garantire i livelli essenziali assistenza.

Il comma 5 – con una modifica all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2023 – incide sulla disciplina che, a determinate condizioni, dà diritto al personale medico, fino al 31 dicembre 2025, in base all'esperienza professionale acquisita, di partecipare ai concorsi per l'accesso alla dirigenza medica del SSN nella disciplina di Medicina d'emergenza-urgenza, anche senza alcun diploma di specializzazione. Esso in particolare è volto a estendere al 31 dicembre 2024 (in luogo del 30 giugno 2023) il termine finale del periodo di maturazione, da parte del personale medico, di almeno tre anni di servizio, anche non continuativo, con contratti a tempo determinato, di collaborazione coordinata e continuativa o altre forme di lavoro flessibile, quale requisito di partecipazione ai concorsi sopracitati.

Il comma 6 modifica una norma transitoria nell'ambito della disciplina sulle procedure conseguenti all'eventuale superamento del limite annuo della spesa farma-

ceutica ospedaliera per acquisti diretti, disciplina di cui all'articolo 1, commi da 574 a 584, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. La novella differisce dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 il termine finale di applicazione del metodo transitorio di rilevazione, da parte dell'AIFA, del fatturato di ciascuna azienda titolare di autorizzazione all'immissione in commercio (AIC), relativamente agli acquisti diretti ospedalieri dei farmaci di classe A ed H. Tale metodo transitorio si basa sui dati del Nuovo sistema informativo sanitario, riscontrati mensilmente e validati per via telematica dalle aziende farmaceutiche, mentre il metodo previsto a regime si basa sui dati presenti nelle fatture elettroniche. Il comma 12-*quater* – inserito al Senato – reca una norma di coordinamento in materia, mentre i successivi commi 12-*quinquies* e 12-*sexies* – anch'essi inseriti al Senato – recano norme transitorie in relazione alle quote erogate in favore delle regioni e province autonome a titolo di ripiano del superamento dei limiti in esame nell'anno 2023.

Il comma 7 interviene sull'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215. La lettera *a*) dispone, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, la proroga del termine di validità dell'iscrizione nell'elenco nazionale dei soggetti idonei alla nomina di direttore generale delle ASL, delle Aziende ospedaliere e degli altri enti del SSN per i soggetti iscritti nell'apposito elenco del Ministero della salute, fino alla pubblicazione del nuovo elenco aggiornato e comunque non oltre il 31 dicembre 2025 (in precedenza non oltre il 31 dicembre 2024).

La lettera *b*) sospende fino al 31 dicembre 2025 (invece che fino al 31 dicembre 2024, come previsto in precedenza) l'efficacia delle disposizioni del « Regolamento recante la disciplina per l'attività di raccolta sangue ed emocomponenti da parte di laureati in medicina e chirurgia abilitati », al fine di armonizzare le vigenti disposizioni a quelle del comma 5-*ter* del già citato decreto-legge n. 215 del 2023. La lettera *c*), come modificata al Senato, proroga al 31 dicembre 2026 il termine entro il quale le

regioni e le province autonome provvedono ad adeguare il loro ordinamento alle disposizioni di cui agli articoli 8-*quater*, comma 7, e 8-*quinquies*, comma 1-*bis*, del decreto legislativo n. 502 del 1992, in tema di accreditamento istituzionale degli erogatori e stipula degli accordi contrattuali. Si specifica che resta ferma la possibilità da parte delle regioni di accreditare nuove strutture sanitarie ai sensi del citato decreto legislativo n. 502.

La lettera *d*) della medesima disposizione proroga di un anno l'applicazione di una disciplina transitoria che prevede la limitazione della punibilità per i reati di omicidio colposo e lesioni personali colpose, qualora il fatto sia stato commesso nell'esercizio di una professione sanitaria e in situazioni di grave carenza di personale sanitario. Per effetto di tale proroga, fino al 31 dicembre 2025 gli esercenti una professione sanitaria potranno essere chiamati a rispondere per i fatti anzidetti, se commessi in una situazione di grave carenza di personale sanitario, solo in presenza di colpa grave. La relazione illustrativa chiarisce che la proroga in esame si è resa necessaria nelle more del completamento dell'*iter* di modifica del codice penale avviato dalla Commissione per lo studio e l'approfondimento delle problematiche relative alla colpa professionale medica, istituita presso il Ministero della giustizia.

Il comma 8 proroga al 31 dicembre 2025 il termine – in precedenza fissato al 31 dicembre 2024 – entro il quale le strutture sanitarie pubbliche e private accreditate che erogano prestazioni specialistiche e di diagnostica di laboratorio devono approvare gli specifici piani organizzativi per l'adeguamento agli *standard* di utilizzo di metodiche automatizzate, al fine di incrementare l'efficienza delle soglie minime, sia degli esami di laboratorio sia delle prestazioni specialistiche ovvero dei campioni analizzati con tecnologia NGS (sequenziamento di nuova generazione).

Il comma 9 modifica il comma 1 dell'articolo 9 del decreto-legge n. 135 del 2018, relativo alla possibilità per i laureati in medicina e chirurgia abilitati all'esercizio professionale, iscritti al corso di forma-

zione specifica in medicina generale, di partecipare all'assegnazione degli incarichi convenzionali, rimessi all'accordo collettivo nazionale nell'ambito della disciplina dei rapporti con i medici di medicina generale. In particolare, con la modifica si intende: escludere la transitorietà della disciplina, espungendo il riferimento alla durata della deroga normativa fissata dal decreto-legge n. 215 del 2023 « fino al 31 dicembre 2024 »; garantire il mantenimento degli incarichi già assegnati in virtù della deroga prevista dall'originaria formulazione dell'articolo 9, comma 1, del decreto-legge n. 135 del 2018, come successivamente modificato dal decreto-legge n. 215 del 2023; assicurare la partecipazione all'assegnazione degli incarichi convenzionali, ivi inclusi quelli provvisori e di sostituzione.

Il comma 10, modificato al Senato, consente ai laureati in medicina e chirurgia abilitati, anche durante la loro iscrizione ai corsi di specializzazione o ai corsi di formazione in medicina generale, di assumere incarichi provvisori o di sostituzione di medici di medicina generale, nonché ai medici iscritti al corso di specializzazione in pediatria, durante il percorso formativo, di assumere incarichi provvisori o di sostituzione di pediatri di libera scelta convenzionati con il SSN. Prima delle innovazioni introdotte dal comma in esame, tali possibilità di assunzione di incarichi erano previste solo transitoriamente. Secondo la relazione illustrativa la disposizione in esame « è giustificata principalmente dalla particolare situazione di carenza di medici di medicina generale e di medici specializzati in pediatria sul territorio e si rende necessaria in quanto consente ai corsisti di proseguire nell'assunzione dei predetti incarichi provvisori o sostituzioni ».

Il comma 11 prevede, per far fronte alla carenza di personale sanitario negli enti e nelle aziende del SSN anche allo scopo di ridurre le liste d'attesa, la possibilità per le regioni e le province autonome di incrementare le prestazioni sanitarie aggiuntive svolte dai dirigenti medici e dal personale sanitario del comparto sanità dipendenti dei medesimi enti e aziende del SSN, relativamente all'anno 2025. L'incremento di

spesa – a valere sul livello di finanziamento indistinto del fabbisogno sanitario nazionale *standard* cui concorre lo Stato per l'anno 2025 – è definito entro il tetto di spesa indicato per ciascuna regione e provincia autonoma alla Tabella 1 allegata al decreto in esame, che ammonta complessivamente a 143,5 milioni di euro. Restano ferme le altre disposizioni vigenti in materia di incremento delle tariffe orarie aggiuntive.

Il comma 11-*bis*, inserito al Senato, autorizza la spesa di 200 mila euro per l'anno 2025 e di 800 mila euro per l'anno 2026 per avviare progetti di rafforzamento dell'adesione e dell'estensione alle misure di prevenzione per il tumore al seno, mediante campagne di *screening* regionale per le donne nelle fasce d'età 45-50 anni e 70-74 anni.

Il comma 12 proroga dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 la normativa transitoria che consente il conferimento – da parte degli enti ed aziende del SSN – di incarichi di lavoro autonomo, anche di collaborazione coordinata e continuativa, a dirigenti medici, veterinari e sanitari e al personale del ruolo sanitario del comparto sanità, collocati in quiescenza (anche se non iscritti al competente albo professionale in conseguenza del collocamento a riposo), nonché agli operatori socio-sanitari collocati in quiescenza.

Il comma 12-*bis* – inserito al Senato – proroga dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 l'applicabilità – secondo le disposizioni degli articoli 2 e 3 dell'ordinanza n. 884 del 31 marzo 2022 del Capo del Dipartimento della protezione civile – di strumenti alternativi al promemoria cartaceo della ricetta elettronica, nonché delle modalità di utilizzo presso le farmacie dei medesimi strumenti alternativi.

Il comma 12-*ter*, inserito al Senato, con una integrazione al comma 377 della legge di stabilità 2014, prevede un finanziamento di 50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2028 in favore dei policlinici universitari gestiti direttamente da università non statali, a titolo di concorso statale al finanziamento degli oneri connessi allo svolgimento delle attività strumentali necessarie al perseguimento dei fini istituzionali, che

si aggiunge ai finanziamenti già previsti fino al 2027 a normativa vigente. Alla copertura del relativo onere si provvede a valere sulle risorse per il perseguimento degli obiettivi sanitari di carattere prioritario e di rilievo nazionale, di cui all'articolo 1, comma 275 della legge di bilancio per il 2025.

Passando all'articolo 19-*bis*, inserito al Senato, recante disposizioni concernenti termini in materia di disabilità, le lettere *a)*, *e)* ed *f)* del comma 2 differiscono dal 1° gennaio 2026 al 1° gennaio 2027 il termine di decorrenza dell'applicazione, nell'intero territorio nazionale, della disciplina relativa ai nuovi procedimenti pubblici generali per le persone con disabilità – procedimento di valutazione di base e procedimento di valutazione multidimensionale e del progetto di vita individuale (personalizzato e partecipato).

La lettera *b)* del medesimo comma differisce dal 30 novembre 2025 al 30 novembre 2026 il termine per l'adozione del regolamento ministeriale (previsto dalla suddetta disciplina) inerente al suddetto procedimento valutativo di base. In relazione al suddetto differimento dell'applicazione della nuova disciplina: la lettera *c)* del comma 2 e il comma 1 del presente articolo prevedono, rispettivamente, il prolungamento, fino al 31 dicembre 2026, della sperimentazione della stessa nuova disciplina negli ambiti territoriali già individuati e l'ampliamento – con decorrenza dal 30 settembre 2025 (e fino al 31 dicembre 2026) – di questi ultimi; la lettera *d)* del comma 2 rimodula i termini temporali di alcune norme transitorie e finali.

Il comma 3 prevede che, nelle more dell'adozione del regolamento previsto dal decreto legislativo n. 62 del 2024, sull'aggiornamento delle definizioni, dei criteri e delle modalità di accertamento dell'invalidità civile, della cecità civile, della sordità civile e della sordocecità, con decreto del Ministro della salute, di concerto con l'Autorità politica delegata in materia di disabilità e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, sia adottato un regolamento contenente i criteri per l'accertamento della disabilità connessa all'artrite

reumatoide, alle cardiopatie, alle broncopatie e alle malattie oncologiche, nei territori in cui è prevista la sperimentazione dei nuovi procedimenti pubblici generali per le persone con disabilità.

Il comma 4 differisce al 31 dicembre 2027 il termine di operatività della Segreteria tecnica per le politiche in materia di disabilità – struttura di missione della Presidenza del Consiglio dei ministri –, al contempo conferendo ad essa nuove funzioni di supporto al Ministro per le disabilità e al Dipartimento per le politiche a favore delle persone con disabilità, e stanziando a tal fine 900.000 euro per l'anno 2027, tramite una riduzione di pari importo del Fondo per le politiche in favore delle persone con disabilità.

L'articolo 20-*bis*, inserito al Senato, interviene sulla legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di bilancio 2015), in particolare sul comma 394, relativo al Fondo per il contrasto alla povertà educativa minorile, prorogandolo fino al 2027 e fissando l'ammontare dei contributi, concessi sotto forma di credito di imposta, per i versamenti effettuati a suo sostegno da parte delle fondazioni bancarie. Tali contributi sono fissati a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027.

Richiama, infine, alcune norme contenute nell'articolo 21, recante abrogazioni di disposizioni connesse a termini legislativi in scadenza. In particolare, i commi 4 e 5 abrogano la disciplina che comminava una sanzione amministrativa pecuniaria per le violazioni degli obblighi (posti in via transitoria e già non più vigenti) di vaccinazione contro il COVID-19 e dispongono l'estinzione dei relativi procedimenti sanzionatori e l'annullamento delle sanzioni già irrogate. L'intervento normativo in esame specifica che restano acquisite al bilancio dello Stato le somme già versate, in ragione delle sanzioni pecuniarie, alla data di entrata in vigore del presente decreto (28 dicembre 2024). I successivi commi 5-*octies*, 5-*novies* e 5-*decies*, introdotti nel corso dell'esame al Senato, apportano modificazioni all'articolo 4 del decreto-legge 25 marzo del 2020, n. 19, che disciplina controlli e sanzioni per la violazione delle

misure urgenti adottate per evitare la diffusione da COVID-19, modificano l'articolo 2 del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, in materia di sanzioni amministrative e controlli per violazioni delle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 e intervengono sui procedimenti amministrativi non ancora conclusi limitatamente ai profili inerenti all'irrogazione delle sanzioni amministrative, anche accessorie, dei decreti sopra citati.

Formula, infine, una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato*).

Andrea QUARTINI (M5S) ritiene che in Parlamento si stia svolgendo quella che non esita a definire una farsa, in quanto il provvedimento in esame per l'ennesima volta proroga misure provvisorie senza che siano affrontati in modo strutturale i problemi del Paese in ambito sanitario, quali, ad esempio, le liste d'attesa insostenibili, il ricorso alla medicina difensiva e la carenza di personale sanitario.

Rileva, inoltre, che la compressione dei tempi d'esame del provvedimento ha compromesso la possibilità di svolgere un dibattito approfondito, ricordando in proposito che i colleghi delle Commissioni competenti in sede referente del Movimento 5 Stelle e di altri gruppi di opposizione si sono trovati costretti, nella giornata di ieri, ad abbandonare i lavori. Sottolinea quindi che, ancora una volta, attraverso la decretazione di urgenza e il cosiddetto bicameralismo alternato, si svilisce il ruolo di una Camera del Parlamento, che si trova nelle condizioni di non poter modificare un provvedimento già approvato dall'altro ramo. Esprime, invece, forte criticità rispetto alla scelta di rendere permanente il finanziamento destinato ai policlinici delle università non statali, il tutto in assenza di un reale confronto nel merito con le opposizioni.

In conclusione, rileva che nel parere è assente qualunque riferimento a quella che ritiene essere una vergogna e una mossa propagandistica, ovvero la sanatoria delle sanzioni per coloro che non si sono vaccinati contro il COVID-19. Si chiede con quale imbarazzo alcune forze politiche di

maggioranza, a partire da Forza Italia, abbiano potuto accogliere tale contraddittoria previsione. Osserva che la cancellazione delle sanzioni, oltre a rappresentare una rinuncia a risorse per il bilancio dello Stato, costituisce un torto verso le persone perbene che, negli anni passati, hanno effettuato le loro scelte basandosi su un principio di solidarietà.

Per queste ragioni, annuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere illustrata dal relatore.

Nicola STUMPO (PD-IDP) rileva, con riferimento alle disposizioni contenute nel provvedimento in esame di interesse della XII Commissione, che esse rappresentano l'ennesimo *bluff*, in quanto non contengono le risposte attese da tempo dai cittadini e le misure concretamente volte al rilancio della sanità pubblica. Con riguardo alla disposizione che annulla le sanzioni amministrative per le violazioni degli obblighi di vaccinazione contro il COVID-19, rileva che in tal modo si adempie evidentemente a promesse fatte a coloro che, negli anni passati, non hanno avuto un atteggiamento rispettoso nei confronti della comunità e vengono ora in tal modo premiati.

Nel rilevare, inoltre, che il provvedimento in esame presenta anche altri aspetti critici su quali, per brevità, non intende soffermarsi, dichiara il voto contrario del Partito Democratico sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Francesco Maria Salvatore CIANCITTO (FDI), *relatore*, ritiene utile precisare che il provvedimento in esame contiene numerose misure volute dal Governo e dall'attuale maggioranza in materie rientranti fra le competenze della Commissione, quali la tutela in ambito penale per i professionisti sanitari e le disposizioni volte ad affrontare la situazione emergenziale per quanto concerne la disponibilità di personale sanitario, situazione peraltro ereditata dall'attuale Esecutivo per scelte adottate in passato.

Per quanto riguarda gli interventi svolti dai colleghi sul tema delle sanzioni amministrative, segnala che è ormai scientifica-

mente provato che il vaccino non ha consentito di bloccare la trasmissione del COVID-19 e osserva che, in molti casi, lo Stato si è già trovato costretto a risarcire, anche attraverso il pagamento delle spese processuali, coloro che avevano fatto ricorso in sede giudiziaria contro tali sanzioni.

Più in generale, ritiene che le misure introdotte siano utili come strumento di pacificazione a livello nazionale per poter meglio individuare le criticità da superare in una eventuale futura fase pandemica, tema oggetto anche del lavoro di analisi svolto dalla specifica Commissione parlamentare d'inchiesta, di cui fa parte. Evidenzia che il provvedimento in esame non reca una sanatoria basata su presupposti antiscientifici, ma ribadisce che con esso si intende voltare pagina rispetto ad alcune scelte effettuate nel recente passato.

Sulla base di tali considerazioni, dichiara che il proprio gruppo voterà convintamente a favore della proposta di parere da lui formulata.

Gian Antonio GIRELLI (PD-IDP) si dice stupito del fatto che il relatore possa affermare che, su basi scientifiche, è stata dimostrata l'inefficacia di vaccini.

Ugo CAPPELLACCI, *presidente*, precisa che il relatore è intervenuto non sull'effi-

cacia dei vaccini, ma esclusivamente sui loro limiti per quanto concerne il contrasto alla trasmissione del *virus*.

Gian Antonio GIRELLI (PD-IDP), prendendo atto del chiarimento fornito al presidente, si dichiara fortemente preoccupato dal fatto che un atteggiamento come quello assunto dall'attuale maggioranza possa lanciare messaggi errati alla popolazione e compromettere una risposta efficace nel caso di una futura nuova emergenza sanitaria.

Nicola STUMPO (PD-IDP), in relazione a quanto affermato dal relatore, ritiene doveroso precisare brevemente, nella Commissione parlamentare che si occupa proprio di tutela della salute, che la finalità primaria della campagna nazionale di vaccinazione contro il COVID-19, analogamente a quella antinfluenzale che si svolge ogni anno, non è stata quella di evitare la trasmissione del *virus* ma di ridurre l'impatto sulla popolazione e, di conseguenza, sulle strutture sanitarie.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 9.15.

ALLEGATO

**DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO

La XII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge C. 2245 Governo, approvato dal Senato, di conversione del decreto-legge n. 202 del 2024, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi;

valutata positivamente la proroga, sino al 31 dicembre 2025, disposta dall'articolo 4, comma 7, lettera *d*), nelle more del procedimento di modifica del Codice penale, della limitazione ai soli casi di colpa grave della punibilità per i reati di omicidio colposo e lesioni personali colpose, qualora il fatto sia stato commesso nell'esercizio di una professione sanitaria e in situazioni di grave carenza di personale sanitario;

rilevato che l'articolo 4, comma 10, rende permanente la possibilità, per i laureati in medicina e chirurgia abilitati, anche durante la loro iscrizione ai corsi di specializzazione o ai corsi di formazione in medicina generale, di assumere incarichi

provvisori o di sostituzione di medici di medicina generale, nonché, per i medici iscritti al corso di specializzazione in pediatria, durante il percorso formativo, di assumere incarichi provvisori o di sostituzione di pediatri di libera scelta convenzionati con il Servizio sanitario nazionale (SSN);

evidenziata la facoltà, prevista dall'articolo 4, comma 11, per le regioni e le province autonome, per far fronte alla carenza di personale sanitario negli enti e nelle aziende del SSN anche allo scopo di ridurre le liste d'attesa, di incrementare, relativamente all'anno 2025, le prestazioni sanitarie aggiuntive svolte dai dirigenti medici e dal personale sanitario del comparto sanità dipendenti dei medesimi enti e aziende del SSN,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

XIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Agricoltura)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dell'agricoltura contadina. C. 165 Fornaro (*Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto*) 162

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/24: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) ... 163

ALLEGATO (*Parere approvato*) 166

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 164

INDAGINE CONOSCITIVA:

Sulla pubblicità dei lavori 164

Indagine conoscitiva in merito alle ricadute sul sistema agroalimentare italiano dell'Accordo di libero scambio tra l'UE e i Paesi del Mercosur.

Audizione di rappresentanti di Associazione italiana coltivatori (AIC), Unione coltivatori italiani (UCI), Alleanza delle cooperative italiane-agroalimentare e Unci agroalimentare (*Svolgimento e conclusione*) 164

SEDE REFERENTE

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza della vicepresidente Maria Cristina CARRETTA indi del presidente Mirco CARLONI.

La seduta comincia alle 12.40.

Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dell'agricoltura contadina.

C. 165 Fornaro.

(Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 28 gennaio 2025.

Cristina ALMICI (FDI), *relatrice*, ritiene che in base a quanto concordato nell'ultima seduta sia possibile lavorare all'elaborazione di un testo che possa incontrare la condivisione dei gruppi e, pertanto, propone la nomina di un Comitato ristretto.

Stefano VACCARI (PD-IDP), concorda con la proposta avanzata dalla relatrice, on. Almici, auspicando che la definizione di un testo condiviso possa realizzarsi in tempi celeri, considerata la prevista calendarizzazione del provvedimento in Aula nel mese di marzo.

La Commissione delibera la nomina di un Comitato ristretto.

Mirco CARLONI, *presidente*, si riserva di designare i componenti del Comitato ri-

stretto sulla base delle indicazioni dei gruppi. Rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.43.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Mirco CARLONI.

La seduta comincia alle 12.45.

DL 202/24: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Cristina ALMICI (FDI), *relatrice*, ricorda che la XIII Commissione Agricoltura è chiamata ad esprimere il prescritto parere sul decreto-legge in esame, già approvato dal Senato, che reca disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

Passando al contenuto del provvedimento, segnala che risultano di competenza della Commissione Agricoltura le disposizioni contenute negli articoli 19 e 19-*bis*, mentre agli articoli 7, comma 4-*sexies* e 11 si rinvencono disposizioni di interesse per il settore primario.

In particolare, ricorda che l'articolo 19, recante disposizioni concernenti termini in materia di agricoltura, al comma 1, lettera *a*) sopprime il limite temporale di 7 anni disposto dall'articolo 8-*ter* del decreto-legge n. 27 del 2019, entro il quale è stato permesso ai detentori di terreni sui quali insistono ulivi colpiti dal batterio della *Xylella fastidiosa* e ricadenti nella zona infetta di estirpare l'olivo colpito da patogeno, in deroga alla legislazione vigente in materia. Tale facoltà è stata poi prorogata per il 2023 e 2024 con l'inserimento di un comma 2-*bis* all'articolo 8-*ter*; tale comma viene soppresso dal provvedimento in esame attraverso la let-

tera *b*) del comma 1, considerata la soppressione del limite temporale introdotta dalla lettera *a*).

Sempre all'articolo 19, ricorda che sono stati inseriti nel corso dell'esame in sede referente presso il Senato, i seguenti commi: il comma 1-*bis*, che posticipa dal 1° marzo 2025 al 31 luglio 2025 l'entrata in vigore delle sanzioni per la mancata comunicazione obbligatoria al registro istituito nell'ambito del Sistema informativo agricolo nazionale (SIAN) da parte di aziende agricole, cooperative, consorzi, imprese commerciali, imprese di importazione e imprese di prima trasformazione che acquisiscono e vendono, a qualsiasi titolo, cereali nazionali ed esteri; il comma 1-*ter*, che fissa nuovi termini per la revisione generale periodica delle macchine agricole immatricolate fino al 31 dicembre 2019. Nel dettaglio, si interviene sulla lettera *a*) dell'articolo 11 del decreto-legge n. 228 del 2021, prorogando al 31 dicembre 2025 il termine per la revisione dei veicoli immatricolati entro il 31 dicembre 1983; sulla lettera *b*) della disposizione citata prorogando al 31 dicembre 2025 il termine per la revisione delle macchine agricole immatricolate tra il 1° gennaio 1984 al 31 dicembre 1996; infine, si interviene sulla lettera *c*) della medesima disposizione, prorogando al 31 dicembre 2025 il termine per la revisione delle macchine agricole immatricolate tra il 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 2019. Il comma 1-*quater* proroga, infine, al 31 dicembre 2025 il termine per l'adempimento dell'obbligo assicurativo per coprire i danni ai beni materiali causati da calamità naturali ed eventi catastrofali come terremoti, alluvioni, frane e inondazioni da parte delle imprese della pesca e dell'acquacoltura con sede in Italia, o con una sede stabile nel Paese.

Sottolinea che l'articolo 19-*bis*, anche esso introdotto nel corso dell'esame in sede referente, proroga al 31 dicembre 2025 gli interventi relativi al Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura di cui articoli 16 (*promozione della cooperazione*), 17 (*promozione dell'associazionismo*) e 18 (*promozione a fa-*

vore dei lavoratori dipendenti) del decreto legislativo n. 154 del 2004, incrementando, a tal fine, di 2 milioni di euro per l'anno 2025 la relativa copertura.

Venendo, poi, agli altri articoli, segnala che il comma 4-*sexies* dell'articolo 7, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, proroga dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 la facoltà, in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione, per il comandante della nave ovvero per l'armatore o il suo procuratore di stipulare tutti i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo.

Rileva, infine, che l'articolo 11, reca disposizioni concernenti termini in materie di competenza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, prevedendo: al comma 2-*ter*, il differimento dal 1° gennaio 2025 al 1° gennaio 2026 del termine oltre il quale non è più ammessa la contabilizzazione, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di consumo di energia da fonti rinnovabili, della quota di biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa prodotti a partire da fasci di frutti di olio di palma vuoti e acidi grassi derivanti dal trattamento dei frutti di palma da olio (PFAD), salvo che essi siano certificati come a basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni; al comma 2-*sexies*, la proroga sino al 31 dicembre 2025 dell'attuale disciplina in materia di attestazione dei criteri di sostenibilità della produzione di energia elettrica e calore da biomasse (escluso il biometano) da parte dei produttori di energia elettrica e calore da combustibili da biomassa, escluso il biometano.

Mirco CARLONI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, chiede alla relatrice di formulare una proposta di parere sul provvedimento in esame.

Cristina ALMICI (FDI), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice.

La seduta termina alle 12.50.

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

Martedì 18 febbraio 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.50 alle 12.55.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Mirco CARLONI.

La seduta comincia alle 13.

Sulla pubblicità dei lavori.

Mirco CARLONI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

Indagine conoscitiva in merito alle ricadute sul sistema agroalimentare italiano dell'Accordo di libero scambio tra l'UE e i Paesi del Mercosur.

Audizione di rappresentanti di Associazione italiana coltivatori (AIC), Unione coltivatori italiani (UCI), Alleanza delle cooperative italiane-agroalimentare e Unci agroalimentare.

(Svolgimento e conclusione).

Mirco CARLONI, *presidente*, introduce l'audizione.

Marco MABRITTO, *responsabile relazioni istituzionali di AIC*, Antonio STEA, *area tecnica UCI nazionale*, Raffaele DREI, *presidente di Confcooperative-Fedagripesca*, e Gennaro SCOGNAMIGLIO, *presidente di Unci – agroalimentare*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi per porre quesiti e formulare osservazioni Mirco CARLONI, presidente, e i deputati Maria Chiara GADDA, Giuseppe CASTIGLIONE e Mauro MALAGUTI.

Giampaolo BUONFIGLIO, *presidente di AGCI Agrital*, Antonio STEA, *area tecnica UCI nazionale*, Gabriel CECCHINI, *responsabile legislativo di Legacoop-Agroalimentare* e Marco MABRITTO, *responsabile relazioni istituzionali di AIC*, rispondono ai

quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Mirco CARLONI, *presidente*, ringrazia gli auditi per i loro interventi e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.05.

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

ALLEGATO

**DL 202/24: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO

La XIII Commissione,

esaminato il disegno di legge in titolo;

preso atto con favore che il provvedimento contiene taluni interventi di interesse diretto per il settore agricolo e della pesca;

in particolare:

l'articolo 19 prevede:

la soppressione di ogni limite temporale relativamente alla facoltà del detentore di terreni destinati ad oliveto ed insistenti nella zona infetta a causa della *Xylella fastidiosa* di estirpare l'olivo colpito dal patogeno (comma 1);

il posticipo dal 1° marzo 2025 al 31 luglio 2025 dell'entrata in vigore delle sanzioni per la mancata comunicazione al registro telematico delle produzioni cerealicole istituito nell'ambito del (SIAN) (comma 1-bis);

la fissazione di nuovi termini per la revisione generale periodica delle macchine agricole (comma 1-ter);

la proroga al 31 dicembre 2025 del termine per l'adempimento dell'obbligo assicurativo per danni catastrofali da parte delle imprese della pesca e dell'acquacoltura;

l'articolo 19-bis, proroga al 31 dicembre 2025 gli interventi relativi al Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura di cui articoli 16 (promozione della cooperazione), 17 (promozione dell'associazionismo) e 18 (promozione a favore dei lavoratori dipendenti) del decreto legislativo n. 154 del 2004, incrementando, a tal fine, di 2 milioni di euro per l'anno 2025 la relativa copertura;

considerati tali interventi particolarmente significativi per il settore,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	167
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	170

INDAGINE CONOSCITIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	169
Sull'efficacia dei processi d'attuazione delle politiche dell'Unione europea e di utilizzo dei fondi strutturali e d'investimento europei per il Sistema-Paese.	
Audizione del Capo del Dipartimento della Protezione civile, dott. Fabio Ciciliano (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	169

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 9.05.

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.

C. 2245 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente e relatore*, fa presente che il provvedimento all'esame della Commissione, pur intervenendo in numerose discipline di settore, ha la finalità unitaria di prorogare o differire termini previsti da disposizioni legislative vigenti, anche laddove introdotti in via transitoria o sperimentale, nonché di disporre

la soppressione di alcuni termini di imminente scadenza, al fine di sancire la fine del regime transitorio e la stabilizzazione della normativa a regime.

In particolare, esso dispone la proroga di diversi termini in materia di pubblica amministrazione (articolo 1), in materia economico-finanziaria (articolo 3), di salute (articolo 4), di istruzione e merito (articolo 5), di cultura (articolo 6), di sport (articolo 15), di attività istruttoria connessa alla determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni (articolo 16), in materia di editoria (articolo 17), di sistema di informazione per la sicurezza (articolo 18) e di agricoltura (articolo 19).

Ulteriori proroghe riguardano termini in settori di competenze del Ministero dell'interno, compreso il comparto sicurezza e difesa e dei Vigili del fuoco (articolo 2), del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (articolo 7), del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale (articolo 8), del Ministero della difesa (articolo 9), del Ministero della giustizia (ar-

articolo 10), del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (articolo 11), del Ministero del lavoro e delle politiche sociali (articolo 12), del Ministero delle imprese e del *made in Italy* (articolo 13), del Ministero del turismo (articolo 14).

Per quanto riguarda le disposizioni di rilievo per le competenze della Commissione Politiche dell'Unione europea, richiama anzitutto l'articolo 2, comma 2, il quale prevede che i permessi di soggiorno in scadenza al 31 dicembre 2024, rilasciati ai beneficiari della protezione temporanea, riconosciuta ai sensi della decisione di esecuzione (UE) 2022/382 che accerta l'esistenza di un afflusso massiccio di sfollati dall'Ucraina, possono essere rinnovati, su richiesta dell'interessato, fino al 4 marzo 2026. Tale proroga è disposta in attuazione della decisione di esecuzione (UE) 2024/1836 del Consiglio del 25 giugno 2024. In occasione del rinnovo, i suddetti permessi di soggiorno potranno essere convertiti in permessi di lavoro per l'attività effettivamente svolta.

All'articolo 3, comma 1, il decreto-legge estende al 30 novembre 2025 il termine per la registrazione delle misure straordinarie adottate per il contrasto alla pandemia da Covid-19 con riferimento all'imposta municipale propria (IMU), allo scopo di assicurare l'ordinato svolgimento delle attività di alimentazione degli archivi relativi agli aiuti di Stato. Al comma 2 si prevede inoltre la proroga, modificata in sede di conversione del decreto-legge, al 31 dicembre 2025 delle disposizioni relative alla sospensione della responsabilità per l'inadempimento di obblighi riguardanti la registrazione degli aiuti di Stato. Precisa che tali disposizioni hanno rilevanza esclusivamente per l'ordinamento interno, poiché riguardano aspetti, come la responsabilità individuale per l'inadempimento degli obblighi relativi alla registrazione degli aiuti di Stato, che non incidono sull'ordinamento dell'Unione europea.

All'articolo 4, comma 2, si dispone invece la proroga, come modificata in sede di conversione, al 31 dicembre 2027 del termine che consente l'esercizio temporaneo nel territorio nazionale delle qualifiche pro-

fessionali sanitarie e della qualifica di operatore sociosanitario ai professionisti cittadini ucraini, residenti in Ucraina prima del 24 febbraio 2022, in base a una qualifica professionale conseguita all'estero regolata da specifiche direttive dell'Unione europea. La proroga si rende pertanto necessaria, anche in questo caso in coerenza con il quadro UE, al fine di proseguire l'obiettivo di agevolare l'ingresso in Italia dei cittadini ucraini, in considerazione della crisi bellica ancora in atto e del flusso in ingresso dei rifugiati provenienti dai suddetti territori di guerra. Sebbene i destinatari diretti dell'intervento sono sicuramente i soggetti in possesso delle qualifiche professionali di medico e operatorio socio-sanitario provenienti dall'Ucraina, quelli indiretti sono i cittadini che godranno di un maggior livello di tutela della salute in ragione della riduzione della grave carenza di personale sanitario.

Nella stessa cornice si inserisce il comma 2 dell'articolo 7, che prevede una proroga di sei mesi – da trenta a trentasei mesi – dei termini per l'avvio e il completamento dei lavori nel settore dell'edilizia privata, come stabilito dall'articolo 10-*septies*, comma 1, del decreto-legge n. 21 del 2022, relativo al contrasto degli effetti economici e umanitari della crisi ucraina. Si ricorda che i lavori in questione riguardano la realizzazione di infrastrutture di rete a banda ultra-larga fissa e mobile e sono già stati prorogati di ventiquattro mesi dal decreto-legge n. 13 del 2023, per consentire il puntuale raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Infine, ricorda il comma 1 dell'articolo 11, che proroga dal 1° gennaio 2024 al 1° gennaio 2025 il termine da cui decorre l'obbligo di incremento di energia termica da fonti energetiche rinnovabili (FER) nelle forniture di energia superiori a 500 TEP annui. Ai fini della recente emanazione del decreto ministeriale attuativo della medesima disposizione, si è dovuto attendere la pubblicazione delle linee guida della Commissione europea relative alla definizione di calore e freddo di scarto, prevista dall'articolo 2 della direttiva (UE) 2018/2011

(cosiddetta RED II), pubblicate il 2 settembre 2024 con la Comunicazione della Commissione europea C(2024) 5043.

In conclusione, non ravvisando profili di incompatibilità del provvedimento in esame con l'ordinamento dell'Unione europea, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere formulata.

La seduta termina alle 9.10.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Alessandro GIGLIO VIGNA.

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

Sull'efficacia dei processi d'attuazione delle politiche dell'Unione europea e di utilizzo dei fondi strutturali e d'investimento europei per il Sistema-Paese.

Audizione del Capo del Dipartimento della Protezione civile, dott. Fabio Ciciliano.

(Svolgimento e conclusione).

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, introduce l'audizione.

Fabio CICILIANO, *Capo del Dipartimento della Protezione civile*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Piero DE LUCA (PD-IDP), Stefano CANDIANI (LEGA), Isabella DE MONTE (FI-PPE) e Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, per porre quesiti e formulare osservazioni.

Fabio CICILIANO, *Capo del Dipartimento della Protezione civile*, risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Alessandro GIGLIO VIGNA, *presidente*, dopo aver espresso alcune considerazioni, ringrazia l'audito per il contributo fornito all'indagine conoscitiva.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

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

ALLEGATO

**DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi.
C. 2245 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge C. 2245, approvato dal Senato, di conversione del decreto-legge n. 202 del 2024, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini normativi, volto a garantire la prosecuzione di importanti discipline di settore, anche laddove introdotte in via transitoria o sperimentale;

considerato che le disposizioni di maggiore rilevanza per i profili di competenza della Commissione risultano pienamente coerenti con il quadro normativo dell'Ue e danno, in gran parte di casi, attuazione a specifiche prescrizioni da esso contenute;

richiamati al riguardo, in particolare:

l'articolo 2, comma 2, ai sensi del quale i permessi di soggiorno in scadenza al 31 dicembre 2024, rilasciati ai beneficiari della protezione temporanea, riconosciuta ai sensi della decisione di esecuzione (UE) 2022/382 che accerta l'esistenza di un afflusso massiccio di sfollati dall'Ucraina, possono essere rinnovati, su richiesta dell'interessato, fino al 4 marzo 2026, in attuazione della decisione di esecuzione (UE) 2024/1836 del Consiglio del 25 giugno 2024, alla luce del perdurare del conflitto bellico;

l'articolo 3, commi 1 e 2, che estende al 30 novembre 2025 rispettivamente il termine per la registrazione delle misure straordinarie adottate per il contrasto alla pandemia da Covid-19 con riferimento all'imposta municipale propria (IMU), e al 31 dicembre 2025 la sospensione della responsabilità per l'inadempimento di obblighi riguardanti la registrazione degli aiuti di Stato;

l'articolo 4, comma 2, che dispone la proroga al 31 dicembre 2027 della disciplina speciale relativa alla deroga del riconosci-

mento delle qualifiche professionali per medici e operatori socio-sanitari ucraini, di cui all'articolo 34, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, allo scopo di agevolare l'ingresso in Italia dei cittadini ucraini, in considerazione della crisi bellica ancora in atto e del flusso in ingresso dei rifugiati provenienti dai suddetti territori di guerra;

l'articolo 7, comma 2, che dispone la proroga di sei mesi – da trenta a trentasei mesi – dei termini per l'avvio e il completamento dei lavori nel settore dell'edilizia privata, relativi alla realizzazione di infrastrutture di rete a banda ultra-larga fissa e mobile, come stabilito dall'articolo 10-*septies*, comma 1, del decreto-legge n. 21 del 2022, relativo al contrasto degli effetti economici e umanitari della crisi ucraina, con l'obiettivo di conseguire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR);

l'articolo 11, comma 1, che prevede il rinvio dal 1° gennaio 2024 al 1° gennaio 2025 dell'obbligo di aumento dell'energia termica da fonti rinnovabili (FER) per le forniture superiori a 500 TEP annui, in attesa della pubblicazione delle linee guida della Commissione europea sulla definizione di calore e freddo di scarto, prevista dall'articolo 2 della direttiva (UE) 2018/2011 (cosiddetta RED II), avvenuta il 2 settembre 2024 con la comunicazione della Commissione europea C(2024) 5043;

rilevato che pertanto il provvedimento non evidenzia profili d'incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

COMITATO PARLAMENTARE

per la sicurezza della Repubblica

S O M M A R I O

AUDIZIONI:

Audizione, ai sensi dell'articolo 31, comma 1, della legge n. 124 del 2007, del Direttore dell'Agenzia Informazioni per la Sicurezza Interna (AISI), Bruno Valensise (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	171
---	-----

AUDIZIONI

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente Lorenzo GUERINI.

La seduta comincia alle 14.10.

Audizione, ai sensi dell'articolo 31, comma 1, della legge n. 124 del 2007, del Direttore dell'Agenzia Informazioni per la Sicurezza Interna (AISI), Bruno Valensise.

(Svolgimento e conclusione).

Lorenzo GUERINI, *presidente*, introduce l'audizione, ai sensi dell'articolo 31, comma 1, della legge n. 124 del 2007, del Direttore dell'Agenzia Informazioni per la Sicurezza Interna (AISI), Bruno Valensise.

Bruno VALENSISE, *Direttore dell'Agenzia Informazioni per la Sicurezza Interna*

(AISI), svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, formulando quesiti e osservazioni, Lorenzo GUERINI, *presidente*, i senatori Claudio BORGHI (LSP-PSD'AZ), Enrico BORGHI (IV-C-RE), le senatrici Ester MIELI (FDI) e Licia RONZULLI (FI-BP-PPE) e il senatore Roberto Maria Ferdinando SCARPINATO (M5S) e i deputati Giovanni DONZELLI (FDI), Marco PELLEGRINI (M5S) e Ettore ROSATO (AZ-PER-RE), ai quali risponde Bruno VALENSISE, *Direttore dell'Agenzia Informazioni per la Sicurezza Interna (AISI)*.

Lorenzo GUERINI, *presidente*, dopo aver ringraziato il dottor Valensise, dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.20.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

sul femminicidio, nonché su ogni forma di violenza di genere

S O M M A R I O

COMMISSIONE PLENARIA:

Sulla pubblicità dei lavori	172
Audizione di Andrea Carnevale, orfano di femminicidio, in videoconferenza (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	172
Audizione dell’Autorità Garante per l’infanzia e l’adolescenza, Marinella Giannina Terragni, in videoconferenza (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	173
Audizione di Eurosia Padula, orfana di femminicidio (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	173
Audizione di rappresentanti di Fastweb Spa (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	173
AVVERTENZA	173

COMMISSIONE PLENARIA

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del vicepresidente Cecilia D’ELIA, indi del presidente Martina SEMENZATO.

La seduta comincia alle 13.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

Cecilia D’ELIA, *presidente*, avverte che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l’attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Ricorda che la seduta si svolge nelle forme dell’audizione libera ed è aperta alla partecipazione da remoto dei componenti della Commissione. Ricorda, inoltre, che i lavori potranno proseguire in forma segreta, a richiesta sia dell’audito sia dei commissari, sospendendosi in tal

caso la partecipazione da remoto e la trasmissione sulla *web-tv*.

Audizione di Andrea Carnevale, orfano di femminicidio, in videoconferenza.

(*Svolgimento e conclusione*).

Cecilia D’ELIA, *presidente*, introduce l’audizione.

Andrea CARNEVALE, *orfano di femminicidio*, svolge una relazione sui temi oggetto dell’inchiesta.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, Cecilia D’ELIA, *presidente*, e la deputata Stefania ASCARI (M5S).

Andrea CARNEVALE, *orfano di femminicidio*, risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Cecilia D’ELIA, *presidente*, dichiara conclusa l’audizione.

La seduta, sospesa alle 13.30, riprende alle 13.35.

Audizione dell’Autorità Garante per l’infanzia e l’adolescenza, Marinella Giannina Terragni, in videoconferenza.

(Svolgimento e conclusione).

Cecilia D’ELIA, *presidente*, introduce l’audizione.

Marinella Giannina TERRAGNI, *Autorevole Garante per l’infanzia e l’adolescenza*, svolge una relazione sui temi oggetto dell’inchiesta.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, Martina SEMENZATO, *presidente*, i senatori Cecilia D’ELIA (PD-IDP) e Filippo SENSI (PD-IDP), nonché le deputate Stefania ASCARI (M5S) e Elena BONETTI (AZ-PER-RE).

Marinella Giannina TERRAGNI, *Autorevole Garante per l’infanzia e l’adolescenza*, risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Martina SEMENZATO, *presidente*, dichiara conclusa l’audizione.

La seduta, sospesa alle 14.10, riprende alle 14.15.

Audizione di Eurosia Padula, orfana di femminicidio.

(Svolgimento e conclusione).

Martina SEMENZATO, *presidente*, introduce l’audizione.

Eurosia PADULA, *orfana di femminicidio*, svolge una relazione sui temi oggetto dell’inchiesta.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, Martina SEMENZATO, *presidente*, nonché le deputate Stefania ASCARI (M5S) e Sara FERRARI (PD-IDP).

Eurosia PADULA, *orfana di femminicidio*, risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Martina SEMENZATO, *presidente*, dichiara conclusa l’audizione.

La seduta, sospesa alle 14.30, riprende alle 14.45.

Audizione di rappresentanti di Fastweb Spa.

(Svolgimento e conclusione).

Martina SEMENZATO, *presidente*, dà il benvenuto a Lisa Di Felicianantonio, *Chief External Relations and Sustainability Officer* presso *Fastweb spa*, e ad Alessia Di Nucci, *Senior Manager of Public Affairs Relations* presso *Fastweb spa*, che ringrazia per la disponibilità a tornare in audizione per dare risposta ad alcuni quesiti emersi nel corso della precedente audizione, svolta il 29 gennaio.

Avverte, quindi, che, come convenuto in Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, l’audizione odierna avrà luogo in seduta segreta.

La Commissione prende atto.

(I lavori proseguono in seduta segreta, indi riprendono in seduta pubblica).

Martina SEMENZATO, *presidente*, dichiara conclusa l’audizione.

La seduta termina alle 15.30.

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

AVVERTENZA

Il seguente punto all’ordine del giorno non è stato trattato:

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

COMMISSIONE PARLAMENTARE
per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 174

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

Martedì 18 febbraio 2025.

L'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, si è riunito dalle 14.30 alle 14.45.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA

sulla gestione dell'emergenza sanitaria causata dalla diffusione epidemica del virus SARS-CoV-2 e sulle misure adottate per prevenire e affrontare l'emergenza epidemiologica da SARS-CoV-2

S O M M A R I O

Sull'ordine dei lavori	175
Sulla pubblicità dei lavori	175
PROCEDURE INFORMATIVE:	
Audizione del dottor Miguel Martina, già funzionario dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli	175
Sui lavori della commissione	176

Martedì 18 febbraio 2025. — Presidenza del presidente LISEI. — Interviene il dottor Miguel Martina, già funzionario dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

La seduta comincia alle 12.55.

Sull'ordine dei lavori.

Intervengono la senatrice ZAMBITO (PD-IDP) nonché i deputati Alice BUONGUERIERI (FDI) e Alfonso COLUCCI (M5S), ai quali offre delucidazioni il PRESIDENTE.

Sulla pubblicità dei lavori.

Il PRESIDENTE avverte che della seduta odierna verranno redatti e pubblicati il resoconto stenografico e quello sommario, e che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante trasmissione sul circuito audiovisivo interno e sulla web TV della Camera. Tale trasmissione potrà essere interrotta, anche solo temporaneamente, ove le circostanze lo richiedano. Inoltre, l'audizione potrà essere, ove ne emerga la necessità, in tutto o in parte

secretata; in tal caso, il resoconto stenografico verrà comunque redatto e conservato in regime di segretezza.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del dottor Miguel Martina, già funzionario dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Il PRESIDENTE introduce l'audizione in titolo. Fornisce, inoltre, alcuni chiarimenti in relazione a una lettera pervenuta alla Commissione, richiesti dalla deputata PATRIARCA (FI-PPE).

Il dottor Miguel MARTINA, già funzionario dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Il PRESIDENTE interviene per svolgere chiarimenti in merito al rilievo, per i lavori della Commissione, da conferire ad un passaggio della relazione dell'audit.

Intervengono, per svolgere un primo ciclo di domande e considerazioni, la depu-

tata PATRIARCA (FI-PPE), la senatrice ZAMBITO (PD-IDP), alla quale dà alcune delucidazioni il PRESIDENTE, la deputata BUONGUERRIERI (FDI) e il deputato Alfonso COLUCCI (M5S). A tutti risponde l'AUDITO.

Interviene poi, per un secondo ciclo di domande e considerazioni, la senatrice ZAMBITO (PD-IDP), alla quale risponde il dottor MARTINA.

Prende quindi la parola il senatore MALAN (FdI) per svolgere un intervento sull'ordine dei lavori.

Prosegue formulando ulteriori domande e considerazioni la deputata BUONGUERRIERI (FDI), alla quale risponde l'AUDITO.

Dopo una richiesta di precisazione all'auditore da parte della deputata PATRIARCA (FI-PPE), il PRESIDENTE dispone una breve sospensione della seduta.

La seduta, sospesa alle 15.38, riprende alle 15.50.

Intervengono, per svolgere ulteriori quesiti e considerazioni, la deputata PATRIARCA (FI-PPE), la senatrice ZAMBITO (PD-IDP) e la deputata BUONGUERRIERI (FDI), alle quali risponde l'AUDITO.

Per formulare quesiti e considerazioni aggiuntivi, intervengono le deputate PATRIARCA (FI-PPE) e BUONGUERRIERI (FDI), a cui risponde l'AUDITO.

Interviene, sull'ordine dei lavori, la senatrice ZAMBITO (PD-IDP).

Intervengono, per formulare alcuni quesiti e considerazioni finali, il deputato Alfonso COLUCCI (M5S) e le deputate PATRIARCA (FI-PPE) e BUONGUERRIERI (FDI). A tutti risponde l'AUDITO.

Interviene, per fatto personale, la senatrice ZAMBITO (PD-IDP).

Sull'ordine dei lavori, interviene il deputato FILINI (FDI).

Sui lavori della commissione.

Il PRESIDENTE comunica che la seduta già convocata per domani è sconvocata. Conferma inoltre che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, si riunirà sempre nella giornata di domani, 19 febbraio, alle ore 8.15, e che si terranno le due sedute già convocate nella giornata di giovedì prossimo, 20 febbraio.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle 17.40.

INDICE GENERALE

COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

ESAME AI SENSI DELL'ARTICOLO 96-BIS, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi (C. 2245 Governo, approvato dal Senato) (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere con osservazioni</i>)	3
--	---

GIUNTA DELLE ELEZIONI

COMITATO DI VERIFICA PER LA REVISIONE DELLE SCHEDE ELETTORALI RELATIVE ALLA XI CIRCOSCRIZIONE (EMILIA ROMAGNA – COLLEGIO UNINOMINALE 08)	7
---	---

GIUNTA PER LE AUTORIZZAZIONI

GIUNTA PLENARIA	8
DELIBERAZIONI IN MATERIA D'INSINDACABILITÀ:	
Richiesta di deliberazione in materia d'insindacabilità nel procedimento penale in corso nei confronti del deputato Giovanni Donzelli, pendente presso il Tribunale di Roma (procedimento n. 54398/2019 RG NR – n. 33867/2019 RG GIP) (Doc. IV-ter, n. 14) (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	8

COMMISSIONI RIUNITE (I e V)

SEDE REFERENTE:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	10
--	----

I Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e Interni

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI:

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. Nuovo testo C. 153 e abb.-A (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	12
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	15

II Giustizia

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	17
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	23
Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e	

croniche. Nuovo testo C. 153 e abb.-A (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	21
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	25
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	22
III Affari esteri e comunitari	
SEDE CONSULTIVA:	
DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	26
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	34
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche nella regione dell'Artico (<i>Deliberazione</i>) ...	28
ALLEGATO 2 (<i>Programma dell'indagine conoscitiva</i>)	35
ATTI DEL GOVERNO:	
Schema di documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2024-2026. Atto n. 245 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	29
ALLEGATO 3 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo PD-IDP</i>)	37
ALLEGATO 4 (<i>Parere approvato</i>)	41
SEDE REFERENTE:	
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024. C. 2101 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	30
SEDE CONSULTIVA:	
Disposizioni in materia di economia dello spazio. C. 2026 Governo (Parere alla X Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	31
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	33
IV Difesa	
SEDE CONSULTIVA:	
DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	44
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	46
V Bilancio, tesoro e programmazione	
SEDE CONSULTIVA:	
Disposizioni in materia di partecipazione dei lavoratori al capitale, alla gestione e ai risultati dell'impresa. C. 1573 e abb.-A (Parere all'Assemblea) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	47
Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici. C. 1979, approvato dalla 7 ^a Commissione del Senato (Parere alla VII Commissione) (<i>Parere su emendamenti</i>)	50
ATTI DEL GOVERNO:	
Schema di decreto legislativo recante testo unico in materia di versamenti e di riscossione. Atto n. 246 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	51

VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	54
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	62

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per la riorganizzazione dei presidi di sicurezza nelle città di Bologna e Milano e per i lavori di ristrutturazione del Palazzo di giustizia di Milano. Atto n. 247 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	56
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	63

SEDE REFERENTE:

Modifica all'articolo 7 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, in materia di destinazione di veicoli fuori uso alle scuole di indirizzo tecnico e agli istituti tecnici superiori per l'utilizzazione a fini didattici. C. 1786 Padovani e C. 2209 L'Abbate (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	57
---	----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	58
---	----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03582 Ilaria Fontana: Elementi in merito alla realizzazione del completamento del raccordo autostradale Tirreno-Brennero (Ti-Bre)	59
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	64
5-03583 Simiani: Iniziative per la messa in sicurezza e la riapertura della galleria Monte Pergola lungo il raccordo Avellino-Salerno	59
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	65
5-03584 Ruffino: Iniziative in ordine alla sospensione del pedaggio lungo la tratta autostradale A33 Asti-Cuneo tra Alba e Alba-Ovest (CN)	59
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	66
5-03585 Mattia: Iniziative volte alla manutenzione e al potenziamento delle infrastrutture idriche per mitigare gli effetti degli eventi siccitosi	60
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	67

INTERROGAZIONI:

5-03443 Ghio: Interventi previsti per la realizzazione del raccordo viario tra la bretella Ceparana-Santo Stefano Magra (SP) e la SS 330 del Buonviaggio	60
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	69
5-03444 Ghio: Elementi e intendimenti in merito al piano di monitoraggio del dissesto e agli interventi di ammodernamento della SS 586 della Val d'Aveto e della SS 654 della Val Nure	60
ALLEGATO 8 (<i>Testo della risposta</i>)	71

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione informale di rappresentanti di Cisambiente sulle tematiche concernenti i regimi di responsabilità estesa del produttore nella gestione dei rifiuti nel settore tessile	61
Audizione informale di rappresentanti di RLG Systems Italia sulle tematiche concernenti i regimi di responsabilità estesa del produttore nella gestione dei rifiuti nel settore tessile	61

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione informale, in videoconferenza, di rappresentanti della Società metropolitana acque Torino (SMAT) S.p.A., nell'ambito dell'esame, in sede referente, delle proposte di legge C. 1056 Nazario Pagano e C. 1133 Montemagni, recanti modifica all'articolo 147 del decreto	
--	--

legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni in materia di gestione autonoma del servizio idrico integrato	61
Audizione informale, in videoconferenza, di Daniele Baglione, vicesindaco del comune di Gattinara, nell'ambito dell'esame, in sede referente, delle proposte di legge C. 1056 Nazario Pagano e C. 1133 Montemagni, recanti modifica all'articolo 147 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni in materia di gestione autonoma del servizio idrico integrato	61

IX Trasporti, poste e telecomunicazioni

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	72
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	80

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 9 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle procedure per il rilascio delle autorizzazioni per le competizioni sportive su strada. C. 1976 Pella (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	76
--	----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana: esame del documento conclusivo (<i>Esame e approvazione del documento conclusivo</i>)	76
ALLEGATO 2 (<i>Documento conclusivo approvato</i>)	81

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final).	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final) (<i>Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale</i>) .	78
ALLEGATO 3 (<i>Documento finale approvato</i>)	111

X Attività produttive, commercio e turismo

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	124
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	144
Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. C. 153-202-844-1104-1128-1395-A (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	127
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	145

SEDE REFERENTE:

Disposizioni in materia di economia dello spazio. C. 2026 Governo (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	128
ALLEGATO 3 (<i>Proposte emendative approvate</i>)	146
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	143

XI Lavoro pubblico e privato

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) 148

ALLEGATO 1 (*Parere approvato*) 152

Benefici in favore delle vittime di eventi dannosi derivanti da cedimenti totali o parziali di infrastrutture stradali o autostradali di rilievo nazionale. C. 2145 approvata, in un testo unificato, dal Senato e C. 2146 Cavo (Parere alla VIII Commissione) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) 150

ALLEGATO 2 (*Parere approvato*) 153

SEDE REFERENTE:

Disposizioni concernenti la conservazione del posto di lavoro e i permessi retribuiti per esami e cure mediche in favore dei lavoratori affetti da malattie oncologiche, invalidanti e croniche. Nuovo testo C. 153-202-844-1104-1128-1395-A (*Seguito esame e conclusione*) .. 151

XII Affari sociali

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e V) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) 154

ALLEGATO (*Parere approvato*) 161

XIII Agricoltura

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dell'agricoltura contadina. C. 165 Fornaro (*Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto*) 162

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/24: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) ... 163

ALLEGATO (*Parere approvato*) 166

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 164

INDAGINE CONOSCITIVA:

Sulla pubblicità dei lavori 164

Indagine conoscitiva in merito alle ricadute sul sistema agroalimentare italiano dell'Accordo di libero scambio tra l'UE e i Paesi del Mercosur.

Audizione di rappresentanti di Associazione italiana coltivatori (AIC), Unione coltivatori italiani (UCI), Alleanza delle cooperative italiane-agroalimentare e Unci agroalimentare (*Svolgimento e conclusione*) 164

XIV Politiche dell'Unione europea

SEDE CONSULTIVA:

DL 202/2024: Disposizioni urgenti in materia di termini normativi. C. 2245 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) ... 167

ALLEGATO (*Parere approvato*) 170

INDAGINE CONOSCITIVA:

Sulla pubblicità dei lavori 169

Sull'efficacia dei processi d'attuazione delle politiche dell'Unione europea e di utilizzo dei fondi strutturali e d'investimento europei per il Sistema-Paese.	
Audizione del Capo del Dipartimento della Protezione civile, dott. Fabio Ciciliano (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	169

COMITATO PARLAMENTARE PER LA SICUREZZA DELLA REPUBBLICA

AUDIZIONI:

Audizione, ai sensi dell'articolo 31, comma 1, della legge n. 124 del 2007, del Direttore dell'Agenzia Informazioni per la Sicurezza Interna (AISI), Bruno Valensise (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	171
---	-----

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SUL FEMMINICIDIO, NONCHÉ SU OGNI FORMA DI VIOLENZA DI GENERE

COMMISSIONE PLENARIA:

Sulla pubblicità dei lavori	172
Audizione di Andrea Carnevale, orfano di femminicidio, in videoconferenza (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	172
Audizione dell'Autorità Garante per l'infanzia e l'adolescenza, Marinella Giannina Terragni, in videoconferenza (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	173
Audizione di Eurosia Padula, orfana di femminicidio (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	173
Audizione di rappresentanti di Fastweb Spa (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	173
AVVERTENZA	173

COMMISSIONE PARLAMENTARE PER IL CONTRASTO DEGLI SVANTAGGI DERIVANTI DALL'INSULARITÀ

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	174
---	-----

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLA GESTIONE DELL'EMERGENZA SANITARIA CAUSATA DALLA DIFFUSIONE EPIDEMICA DEL VIRUS SARS-COV-2 E SULLE MISURE ADOTTATE PER PREVENIRE E AFFRONTARE L'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA SARS-COV-2

Sull'ordine dei lavori	175
Sulla pubblicità dei lavori	175
PROCEDURE INFORMATIVE:	
Audizione del dottor Miguel Martina, già funzionario dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli	175
Sui lavori della commissione	176

PAGINA BIANCA



19SMC0129400