

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### AUDIZIONI:

Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, nell'ambito dell'esame della Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (Doc. XXVII, n. 18) ( <i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione</i> ) .....	82
--	----

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, nell'ambito dell'esame dello schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa (atto n. 237) .	82
---	----

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-05315 Nobili: Mancata emanazione del decreto attuativo in materia di visite mediche per le patenti nautiche .....	83
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	87
5-05478 Pizzetti: Grave situazione connessa alle carenze di organico dell'Ufficio della motorizzazione civile di Cremona .....	83
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	88
5-05479 Rosso: Adeguamento delle tariffe per la revisione dei veicoli a motore ed erogazione del «buono veicoli sicuri» .....	83
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	89
5-05480 Rotelli: Realizzazione della nuova fermata dell'alta velocità a Orte .....	83
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	90
5-05481 Tasso: Orientamenti del Governo in merito a una deroga rispetto all'applicazione del regolamento europeo sul posticipo di dieci mesi per le revisioni dei veicoli .....	84
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	91
5-05482 Maccanti: Ulteriore differimento del termine per la graduale attuazione del documento unico di circolazione (DUC) .....	84
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i> .....	92
5-05483 Ficara: Iniziative di competenza in favore della mobilità sostenibile attraverso l'utilizzo dell'idrogeno .....	84
<i>ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)</i> .....	93

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa. Atto n. 237 ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i> ) .....	85
<i>ALLEGATO 8 (Parere approvato)</i> .....	95

##### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2019-2020. Emendamenti C. 2670 Governo (Parere alla XIV	
--	--

Commissione) ( <i>Esame emendamenti e conclusione – Parere favorevole sull'emendamento 26.1</i> ) .....	86
ALLEGATO 9 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	99
DL 22/2021: Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri. C. 2915 Governo ( <i>Parere alla I Commissione</i> ) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i> ) .....	86
ALLEGATO 10 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	100
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	86

### AUDIZIONI

*Mercoledì 17 marzo 2021. – Presidenza della presidente Raffaella PAITA. – Interviene il Ministro dello sviluppo economico Giancarlo Giorgetti.*

#### La seduta comincia alle 9.

**Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, nell'ambito dell'esame della Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (Doc. XXVII, n. 18).**

*(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione).*

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante il resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Il ministro Giancarlo GIORGETTI svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, i deputati Mirella LIUZZI (M5S), Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), Massimiliano CAPITANIO (LEGA) e Federico MOLLICONE (FDI) (*da remoto*).

Il ministro Giancarlo GIORGETTI risponde ai quesiti posti e rende ulteriori precisazioni.

Interviene per formulare ulteriori quesiti e richieste di chiarimenti, il deputato Federico MOLLICONE (FDI) (*da remoto*).

Il ministro Giancarlo GIORGETTI fornisce ulteriori chiarimenti.

Raffaella PAITA, *presidente*, ringrazia il ministro Giorgetti per il suo contributo ai lavori della Commissione. Dichiarata quindi conclusa l'audizione.

#### La seduta termina alle 10.15.

*N.B.: Il resoconto stenografico dell'audizione è pubblicato in un fascicolo a parte.*

### AUDIZIONI INFORMALI

*Mercoledì 17 marzo 2021.*

**Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, nell'ambito dell'esame dello schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa (atto n. 237).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.15 alle 11.25.

### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Mercoledì 17 marzo 2021. – Presidenza della presidente Raffaella PAITA. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infra-*

strutture e la mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

**La seduta comincia alle 11.25.**

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione in diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**5-05315 Nobili: Mancata emanazione del decreto attuativo in materia di visite mediche per le patenti nautiche.**

Luciano NOBILI (IV) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Luciano NOBILI (IV), replicando, si dichiara soddisfatto sia per la sollecita predisposizione dello schema di regolamento che per il chiarimento relativo alla possibilità di svolgere già le visite di idoneità medica anche presso gabinetti medici e personale medico, purché in possesso del codice identificativo per il rilascio di patenti di guida. Conclude formulando un augurio di buon lavoro al rappresentante del Governo.

**5-05478 Pizzetti: Grave situazione connessa alle carenze di organico dell'Ufficio della motorizzazione civile di Cremona.**

Luciano PIZZETTI (PD) illustra l'interrogazione in titolo, esprimendo inoltre il timore che la struttura in argomento possa essere definitivamente chiusa.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Luciano PIZZETTI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto per gli impegni assunti dal Governo, che gli appaiono indispensabili visti i problemi strutturali che afflig-

gono l'Ufficio della motorizzazione civile di Cremona. Si augura che tali impegni possano essere soddisfatti, proprio onde evitare un progressivo depauperamento e infine la dismissione di detto ufficio.

**5-05479 Rosso: Adeguamento delle tariffe per la revisione dei veicoli a motore ed erogazione del «buono veicoli sicuri».**

Roberto ROSSO (FI), intervenendo da remoto, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Roberto ROSSO (FI), replicando, si dichiara soddisfatto. Fa tuttavia presente che 14 anni senza un adeguamento delle tariffe per la revisione dei veicoli a motore, unitamente agli effetti del regolamento europeo che dispone il posticipo di 10 mesi per tali adempimenti, rischia di mettere in profonda crisi il settore dei centri di revisione.

**5-05480 Rotelli: Realizzazione della nuova fermata dell'alta velocità a Orte.**

Mauro ROTELLI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo, facendo presente di averla presentata lo scorso gennaio.

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

Mauro ROTELLI (FDI), replicando, si dichiara soddisfatto. Rileva peraltro la differenza di orientamento assunto da Trenitalia, che dapprima, a gennaio 2021, ha negato la fattibilità della fermata per problemi di sostenibilità economica; in seguito, per bocca dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Battisti, è tornata sui propri passi. Conclude sottolineando l'importanza della fermata alta velocità ad Orte per il territorio laziale e umbro; auspica dunque una sua rapida realizzazione, menzionando la dichiarazione della presidente

della regione Umbria Tesei secondo la quale essa dovrebbe prodursi alla metà di aprile.

**5-05481 Tasso: Orientamenti del Governo in merito a una deroga rispetto all'applicazione del regolamento europeo sul posticipo di dieci mesi per le revisioni dei veicoli.**

Emilio CARELLI (MISTO), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Emilio CARELLI (MISTO), replicando, afferma che la risposta del rappresentante del governo è dettagliata ma interlocutoria. Auspica che una deroga possa essere introdotta almeno per i veicoli fino a 3,5 tonnellate, stanti le motivazioni già chiarite nell'interrogazione.

**5-05482 Maccanti: Ulteriore differimento del termine per la graduale attuazione del documento unico di circolazione (DUC).**

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, manifesta la propria soddisfazione non solo per il contenuto della risposta, pure importante, ma anche per la nuova disponibilità all'ascolto dimostrata dal rappresentante del governo nei confronti di categorie professionali così profondamente dipendenti dalle decisioni del Ministero. Rappresenta infine la volontà del gruppo Lega di affiancare il Governo con una opportuna attività emendativa, allo scopo di arrivare al differimento auspicato.

**5-05483 Ficara: Iniziative di competenza in favore della mobilità sostenibile attraverso l'utilizzo dell'idrogeno.**

Bernardo MARINO (M5S), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*), ricordando inoltre di essersi sempre speso, già quando era all'opposizione, in favore dell'utilizzo dell'idrogeno.

Bernardo MARINO (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta, innanzi tutto per la parte relativa agli investimenti nel PNRR sulla filiera dell'idrogeno. Ricorda come importanti operatori stiano già sviluppando progetti in questo settore: ad esempio la Bosch, o la Airbus, che intende costruire aerei a idrogeno entro il 2035. Auspica infine che la sperimentazione possa proseguire anche nel settore ferroviario; nota nello specifico come la Sardegna, che ha un circuito in gran parte arretrato e per ragioni geografiche chiuso, si rivelerebbe particolarmente adatta a questo scopo. Tutto ciò troverebbe naturale coronamento nella creazione proprio in Sardegna di un *hub* per la produzione dell'idrogeno.

Raffaella PAITA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 12.05.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 17 marzo 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene la sottosegretaria per lo sviluppo economico Alessandra Todde.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa.****Atto n. 237.***(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di piano industriale, rinviato, da ultimo, nella seduta del 9 marzo 2021.

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, illustra una proposta di parere con osservazioni (*vedi allegato 8*). Ricorda il lungo e approfondito lavoro svolto dalla Commissione per arrivare alla sua formulazione, svoltosi anche a cavallo di una importante crisi di Governo, e conclusosi con l'audizione del Ministro Giorgetti nella giornata odierna. Evidenzia in modo particolare, all'interno della proposta, la ricostruzione dettagliata degli eventi pregressi, l'individuazione dei punti strategici, che pure dovranno essere aggiornati sulla base dell'interlocuzione con la Commissione europea, nonché le osservazioni finali.

La sottosegretaria Alessandra TODDE esprime un orientamento favorevole sul parere del relatore.

Luciano CANTONE (M5S) ringrazia in primo luogo il relatore per il lavoro svolto. Sottolinea l'importanza di garantire la massima tutela ai lavori attualmente impiegati in Alitalia, e al tempo stesso di assicurare lo sviluppo di strutture intermodali a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Linate. Ricorda infine il problema, già sollevato nel corso dell'audizione con il Ministro Giorgetti, dei consumi e dei livelli di inquinamento. Ciò detto, riconosce la necessità di non porre ostacoli all'avvio della nuova compagnia e preannuncia il voto favorevole del suo gruppo.

Marco SILVESTRONI (FDI), pur ammettendo che nella proposta di parere, nonché nelle dichiarazioni rese nella mattina odierna dal Ministro Giorgetti, vi sia qualcosa di buono, manifesta forte perplessità quanto all'assenza di un chiaro interesse

strategico nazionale. Rileva inoltre come non siano previste adeguate garanzie a tutela dei lavoratori di Alitalia. Ricorda infine come Fratelli d'Italia avesse elaborato insieme a Forza Italia e Lega, quando tutti e tre i partiti facevano parte dell'opposizione, delle proposte dettagliate di cui non vi è traccia nel documento in discussione.

Simone BALDELLI (FI) evidenzia alla base della proposta di parere una visione strategica d'insieme, come enucleata anche dal Ministro Giorgetti nel corso dell'audizione: assicurare al Paese un vettore nazionale, tale da garantire anche una mobilità interna fluida, allo scopo di favorire la ripresa del settore turistico. Preannuncia dunque il voto favorevole del suo gruppo.

Elena MACCANTI (LEGA), dopo aver ringraziato il relatore e la Commissione per l'unità di intenti dimostrata, sottolinea come la proposta di parere raccolga gli orientamenti di gran parte delle forze politiche. Preannuncia il parere favorevole della Lega.

Mauro ROTELLI (FDI) ripercorre brevemente la storia dell'attività svolta dalla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni in relazione ad Alitalia nel corso della XVIII legislatura. Rammenta come prima della pandemia, mentre altri vettori mostravano una crescita anche a due cifre, già la compagnia di bandiera fosse in profonda crisi e come però proprio all'inizio dell'emergenza sanitaria si fosse mostrata evidente l'utilità di Alitalia, che si era fatta carico del compito di riportare in patria i connazionali. Rileva come il COVID-19 abbia provocato un totale azzeramento del settore del trasporto aereo, che rappresenta una immane tragedia ma, paradossalmente, può trasformarsi per il nostro vettore in un'opportunità. Richiama l'audizione svolta nella mattinata dal Ministro Giorgetti, che ha portato nella discussione una nota di celerità e praticità.

Ciò detto, elenca numerosi motivi di insoddisfazione. Lamenta in particolare che gli organismi europei non abbiano in alcun modo garantito i nostri interessi; che si vada inesorabilmente verso lo «spezza-

tino » che si era sempre cercato di evitare; che le osservazioni *c)* e *d)* della proposta di parere facciano intravedere un « bagno di sangue » per i lavoratori; che Alitalia sia di fatto ridotta ad una sorta di microcompagnia. Per tutti questi motivi, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo. Conclude ricordando come, quando si era alla ricerca di un *partner* industriale per Alitalia, la Commissione avesse audito il rappresentante di Lufthansa in Italia, il quale aveva chiarito come la nostra compagnia godesse di importanti possibilità di sviluppo connesse con la disponibilità di *slot* decisivi.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni formulata dal relatore (*vedi allegato 8*).

**La seduta termina alle 15.10.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 17 marzo 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene la sottosegretaria per lo sviluppo economico Alessandra Todde.*

**La seduta comincia alle 15.10.**

**Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2019-2020.**

**Emendamenti C. 2670 Governo.**

(Parere alla XIV Commissione).

*(Esame emendamenti e conclusione – Parere favorevole sull'emendamento 26.1).*

La Commissione inizia l'esame dell'emendamento 26.1 trasmesso dalla XIV Commissione.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, fa presente che l'emendamento 26.1, proposto dalla relatrice presso la XIV Commissione, prevede la soppressione dell'articolo 26 del disegno di legge europea 2019-2020. Riassume brevemente il contenuto dell'articolo 26, che ritiene pienamente con-

divisibile, sottolineando come la necessità della sua soppressione discenda non da motivi di merito, ma di coordinamento con la legge di bilancio 2021, che ha già introdotto nell'ordinamento disposizioni di contenuto identico a quelle dell'articolo 26.

Formula dunque una proposta di parere favorevole sull'emendamento 26.1.

La sottosegretaria Alessandra TODDE esprime un orientamento favorevole sul parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole sull'emendamento 26.1 della relatrice della XIV Commissione (*vedi allegato 9*).

**DL 22/2021: Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri.**

**C. 2915 Governo.**

(Parere alla I Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del disegno di legge all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 16 marzo.

Luciano CANTONE (M5S), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni.

La sottosegretaria Alessandra TODDE esprime parere conforme a quello del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni formulata dal relatore (*vedi allegato 10*).

**La seduta termina alle 15.15.**

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

*Mercoledì 17 marzo 2021.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.25.

## ALLEGATO 1

**5-05315 Nobili: Mancata emanazione del decreto attuativo in materia di visite mediche per le patenti nautiche.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come ricordato dagli onorevoli interroganti, l'articolo 59 del decreto legislativo n. 59 del 2017 è stato recentemente modificato dall'articolo 30 del decreto legislativo n. 160 del 2020.

In particolare, la lettera *c)* del comma 1 del citato articolo 30 ha integralmente sostituito la lettera *i)* del comma 1 dell'articolo 59 del decreto legislativo n. 59 del 2017, stabilendo che il regolamento ministeriale ivi previsto debba recare la disciplina dei requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per il conseguimento, la convalida e la revisione delle patenti nautiche, anche a favore di persone con disabilità fisica, psichica o sensoriale, ovvero con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA), nonché delle modalità di accertamento e di certificazione dei predetti requisiti, prevedendo misure di semplificazione finalizzate a svolgere le visite mediche, oltre che presso strutture pubbliche, presso gabinetti medici, allestiti anche e non solo nelle sedi delle scuole nautiche e dei consorzi per l'attività di scuola nautica, che rispettino idonei requisiti igienico sanitari e siano accessibili e fruibili dalle persone con disabilità, a condizione che le visite siano svolte da medici in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti di guida, ai sensi del decreto ministeriale 31 gennaio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 38 del 16 febbraio 2011.

In sintesi, per effetto della modifica recata, è stato chiaramente affermato che le visite mediche di idoneità possano essere effettuate, oltre che presso strutture pubbliche, presso gabinetti medici, anche alle-

stiti nelle sedi delle scuole nautiche e dei consorzi per l'attività di scuola nautica, che rispettino idonei requisiti igienico sanitari e siano accessibili e fruibili dalle persone con disabilità, a condizione che le visite siano svolte da medici in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti di guida.

Ciò, a differenza di quanto previsto dall'articolo 36 del decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146, adottato in attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, che, invece, stabilisce che il giudizio di idoneità psichica e fisica debba essere espresso dall'ufficio dell'azienda sanitaria locale territorialmente competente, da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario, da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato, da un medico militare in servizio permanente effettivo o da un medico del ruolo dei sanitari della Polizia di Stato o da un medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, all'esito di accertamenti effettuati presso la struttura pubblica di appartenenza.

Nell'evidenziare che gli Uffici del Ministero stanno predisponendo lo schema di regolamento, si rappresenta che, nelle more, le visite di idoneità medica, stante il chiaro tenore del citato articolo 59, comma 1, lett. *i)*, potranno essere effettuate anche presso gabinetti medici e da personale medico in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti di guida.

## ALLEGATO 2

**5-05478 Pizzetti: Grave situazione connessa alle carenze di organico dell'Ufficio della motorizzazione civile di Cremona.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti, nell'evidenziare le difficoltà operative dell'Ufficio Motorizzazione di Cremona, chiedono quali iniziative si intendono adottare per evitare che le carenze di organico producano disagi agli operatori e all'utenza.

Preliminarmente, evidenzio che, a partire dall'anno 2019, grazie all'applicazione del c.d. *turnover* al 100 per cento, si è provveduto ad effettuare 600 nuove assunzioni presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Nel gennaio 2020 sono entrati in servizio gli ingegneri vincitori del concorso a 148 posti da funzionario ingegnere architetto, destinato proprio alle esigenze degli uffici di motorizzazione civile.

Al contempo, sono state stipulate convenzioni con gli Enti locali al fine di procedere allo scorrimento di graduatorie concorsuali.

Ulteriori assunzioni potranno essere effettuate all'esito delle procedure concorsuali gestite dal Dipartimento della funzione pubblica per il reclutamento, tra l'altro, di 210 funzionari amministrativo/contabili e di 340 assistenti amministrativi, tecnici ed informatici per l'esigenza del Ministero.

Quanto alla Sezione di Cremona della Motorizzazione civile, composta da 13 unità

di personale, rappresento che alcune delle funzioni di competenza di detta Sezione sono svolte dall'Ufficio principale di Brescia, presso il quale sono stati destinati, all'esito delle procedure di reclutamento effettuate, 2 funzionari ingegneri, 1 funzionario amministrativo, 3 assistenti tecnici ed 1 assistente amministrativo.

Inoltre, per far fronte alle esigenze della Sezione di Cremona:

sono stati impiegati, a partire dal mese di luglio 2020 ed in modo periodico, funzionari tecnici in servizio presso altri uffici della motorizzazione civile;

è stata avviata ed in fase di conclusione, con la sottoscrizione dei contratti di lavoro, la procedura di reclutamento di 2 funzionari tecnici;

è in fase di stipula la convenzione con alcuni enti locali per lo scorrimento e l'assunzione di ulteriori unità di personale di Area II.

Quanto, infine, all'episodio richiamato dagli Onorevoli interroganti, risulta che le revisioni non effettuate in data 26 gennaio 2021, a causa della malattia improvvisa dell'unità di personale dedicata, siano state espletate nei giorni immediatamente successivi.



## ALLEGATO 3

**5-05479 Rosso: Adeguamento delle tariffe per la revisione dei veicoli a motore ed erogazione del « buono veicoli sicuri ».****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto richiesto con l'atto di sindacato ispettivo, si comunica quanto segue.

In particolare, l'articolo 1, comma 705, della legge di bilancio 2021 dispone che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, si provvede a modificare la tariffa relativa alla revisione dei veicoli a motori e dei loro rimorchi prevista dall'articolo 2, comma 1, del regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 2 agosto 2007, n. 161, aumentandola di un importo pari a 9,95 euro.

Il relativo schema di decreto è stato trasmesso ai competenti uffici del MEF il 17 febbraio scorso per il prescritto concerto.

In data 10 marzo scorso, il Ministero dell'economia e delle finanze ha comunicato il proprio concerto sullo schema di decreto.

In data odierna, il provvedimento è stato inviato al Consiglio di Stato per l'espres-

sione del preventivo parere, trattandosi di decreto di natura regolamentare.

Il successivo comma 706 prevede, a titolo di misura compensativa per i tre anni successivi all'entrata in vigore del predetto decreto ministeriale, un « buono veicoli sicuri », d'importo pari all'aumento della tariffa, da assegnare ai proprietari di veicoli a motore che sottopongono a revisione un proprio veicolo, e l'eventuale rimorchio, nel medesimo periodo temporale. Il buono è conseguibile per una sola volta e per un solo veicolo a motore. Le modalità attuative delle disposizioni concernenti il buono sono definite con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Ai fini della predisposizione del relativo schema di decreto ministeriale, si stanno concludendo in questi giorni i lavori dell'apposita commissione costituita per l'elaborazione del decreto e l'individuazione di emissione e di rimborso dei buoni.

## ALLEGATO 4

**5-05480 Rotelli: Realizzazione della nuova fermata dell'alta velocità a Orte.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione alla richiesta degli Onorevoli interroganti di conoscere quali siano gli interventi infrastrutturali previsti per la stazione ferroviaria di Orte e quando potrà essere operativa come fermata della linea ad Alta Velocità, rappresento, preliminarmente, che detta stazione ferroviaria presenta, già all'attualità, una delle offerte più complete dal punto di vista delle varietà dei servizi, nonostante sia tecnicamente ubicata sulla linea storica, dal momento che la stessa è interconnessa alla direttissima Roma-Firenze e quindi alla rete AV tramite i collegamenti Orte Bivio nord ed Orte Bivio sud.

Il potenziamento tecnologico della linea direttissima (DD) Firenze – Roma garan-

tirà una maggiore qualità del servizio anche attraverso un incremento qualitativo delle tipologie di offerta.

Infatti, il progetto dell'*upgrade* tecnologico di questa linea (1<sup>a</sup> fase) prevede l'adeguamento allo *standard* europeo di interoperabilità in termini di segnalamento e distanziamento treni, nonché il rinnovo di tutti gli apparati di linea.

In relazione all'istituzione di una fermata commerciale Alta Velocità nella stazione di Orte, Trenitalia ha in fase di ultimazione le analisi di fattibilità tecnica ed economica e di elaborazione del progetto di cui alle dichiarazioni dell'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane richiamate dagli Onorevoli interroganti.

## ALLEGATO 5

**5-05481 Tasso: Orientamenti del Governo in merito a una deroga rispetto all'applicazione del regolamento europeo sul posticipo di dieci mesi per le revisioni dei veicoli.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti chiedono di conoscere se il Governo italiano intenda avvalersi della possibilità di non applicare le disposizioni del Regolamento UE n. 2021/267 che ha prorogato di dieci mesi la validità delle revisioni scadute, o in scadenza, nel periodo 1° settembre 2020 – 30 giugno 2021.

Preliminarmente, ricordo che l'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento indicava nel 3 marzo 2021 la data ultima entro cui gli Stati membri potevano comunicare alla Commissione la propria decisione di non applicare la proroga di cui ai paragrafi 1 e 2 del medesimo articolo 5.

Per le operazioni tecniche di revisione dei veicoli sono competenti gli Uffici Motorizzazione Civile (UMC) per tutte le categorie dei veicoli, mentre le officine sono autorizzate ad operare per i veicoli a motore con un numero di posti non superiore a 16 compreso il conducente ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3500 kg.

Nel periodo di *lockdown*, e in particolare nei mesi da marzo a maggio 2020, pur garantendo lo svolgimento delle attività indifferibili, sono state sospese le operazioni tecniche di revisione presso gli uffici periferici della motorizzazione civile, poi ri-

prese a partire dal mese di giugno, dopo aver definito apposite linee guida.

Quanto alle attività delle officine autorizzate, l'analisi dei dati comunicati alla Motorizzazione Civile evidenzia che il numero delle revisioni effettuate dalle officine nell'anno 2020 è in linea con quello dell'anno 2018 e che la flessione registrata nei mesi di marzo e aprile 2020, a causa del *lockdown*, è stata recuperata nei mesi successivi.

Anche il confronto gennaio 2019 – gennaio 2021 restituisce numeri congrui, con un leggero aumento nel corrente anno.

I dati registrati evidenziano, dunque, come gli utenti abbiano continuato a sottoporre i veicoli ai controlli di revisione presso le officine autorizzate in un numero comparabile con quello del periodo pre-COVID.

Pertanto, da un punto di vista meramente statistico, non risulterebbe che la proroga della validità delle revisioni disposta dalla normativa europea abbia generato impatti negativi sull'attività delle officine autorizzate. Ciò non esclude comunque un successivo ed ulteriore approfondimento, da parte del Ministero, circa l'eventuale esercizio della facoltà di *opt-out* rispetto al regolamento europeo n. 2021/267.

## ALLEGATO 6

**5-05482 Maccanti: Ulteriore differimento del termine per la graduale attuazione del documento unico di circolazione (DUC).****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti chiedono una proroga del termine finale per il completamento delle procedure per l'attuazione della riforma recata dal decreto legislativo n. 98/2017 istitutivo del documento unico di circolazione e di proprietà, termine attualmente fissato al 31 marzo 2021.

Dall'istruttoria condotta dai competenti uffici in relazione al quesito posto, risulta che ad oggi siano state definite e rese operative circa il 90 % delle procedure informatiche necessarie alla gestione dei procedimenti amministrativi che danno luogo al rilascio del documento unico (immatricolazioni e re-immatricolazioni, passaggi di proprietà, nazionalizzazioni, radiazioni per esportazione e per demolizione, ecc.). Il restante 10% delle procedure da definire è così suddiviso: il 5% afferisce al settore dell'autotrasporto, e l'altro 5% concerne procedure di minore rilievo, in relazione alle quali sono in corso i necessari approfondimenti, anche al fine di possibili forme di semplificazione. In ogni caso, sono state predisposte ed attuate, ove necessario,

le cd. « procedure di emergenza » per far fronte ad imprevedibili problematiche di natura tecnica, sia generali, sia riferiti al singolo operatore. Tali procedure continueranno ad essere mantenute ed utilizzate anche a partire dal 1° aprile 2021.

Al netto delle evidenze statistiche, saranno comunque condotte delle opportune verifiche con gli operatori del settore per acquisire informazioni circa l'effettivo ed efficiente funzionamento delle procedure informatiche legate al rilascio del documento unico di circolazione.

Ad ogni modo, al fine di corrispondere alle richieste degli operatori del settore ed alle difficoltà derivanti dall'emergenza epidemiologica in atto, gli uffici del Ministero stanno verificando la possibilità di inserire in uno dei prossimi veicoli normativi il differimento quantomeno fino al 30 giugno 2021 del termine previsto dall'articolo 1, comma 4-*bis*, del decreto legislativo n. 98 del 2017, così come auspicato dagli interroganti.

## ALLEGATO 7

**5-05483 Ficara: Iniziative di competenza in favore della mobilità sostenibile attraverso l'utilizzo dell'idrogeno.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al potenziamento delle misure di sostegno in favore della mobilità sostenibile a basse o zero emissioni, attraverso l'utilizzo dell'idrogeno e gli investimenti in favore del suo utilizzo nei trasporti, rappresento, preliminarmente, che la centralità della tematica della c.d. mobilità sostenibile nell'azione del Ministero è confermata dalla recente decisione di modificare il nome del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Certamente occorre rendere il sistema di trasporto pubblico ancora più competitivo e sostenibile, sia attraverso l'impiego di fonti di energia rinnovabili da trasformare in energia elettrica, sia attraverso l'impiego di nuovi vettori da utilizzare come energia primaria sui mezzi e sulle reti di trasporto, sempre nell'ottica di fornire servizi di trasporto sicuri per le persone e a minor impatto ambientale.

In questo quadro, l'idrogeno potrà rivestire un importante ruolo nella transizione energetica dai combustibili fossili a fonti energetiche alternative e ambientalmente sostenibili.

Il PNIEC – Piano Nazionale Integrato per l'energia e il Clima, licenziato nel 2019 da Ministero dello sviluppo economico, Ministero dell'ambiente e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha evidenziato il ruolo crescente dell'idrogeno, nell'ottica dello sviluppo e potenziamento di forme di mobilità sostenibili.

Il PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, al momento in fase di rielaborazione, prevederà – relativamente ai temi della mobilità sostenibile – azioni e investimenti volti a favorire la produzione di idrogeno in aree dismesse, incentivi per

lo sviluppo di una filiera italiana dell'idrogeno, la realizzazione di una rete di distributori di idrogeno adatti ai veicoli pesanti, l'incremento dell'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto ferroviario, in particolare laddove l'elettrificazione dei binari non è economicamente fattibile, nonché investimenti nel campo della ricerca.

Quanto alle reti e ai servizi di trasporto ferroviario, il Gruppo FS, già nel 2018 e attraverso RFI, ha iniziato degli studi sul trasporto ferroviario a idrogeno approfondendone i benefici e le funzionalità grazie alla collaborazione con Sapienza Università di Roma e con il CNIM (Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione).

Attraverso le interlocuzioni con imprese ferroviarie, gestore dell'infrastruttura, produttori e distributori di idrogeno e le istituzioni, anche locali, sarà possibile definire un piano di interventi e investimenti che realizzino nella sua interezza la transizione al vettore idrogeno.

Quanto ai servizi di trasporto aereo, i gestori aeroportuali italiani sono già impegnati nei programmi di decarbonizzazione con l'obiettivo delle zero emissioni.

Ciò in coerenza con i contenuti della Risoluzione « NetZero2050 » dell'Associazione europea degli aeroporti (ACI Europe) – sottoscritta da diversi gestori aeroportuali italiani e formalmente supportata da Assaeroporti – con la quale l'industria aeroportuale europea si è impegnata a raggiungere un livello di emissioni nette di CO<sub>2</sub> pari a zero, al più tardi entro il 2050.

Infine, quanto ai servizi di trasporto terrestre, ricordo che è in atto il finanziamento del programma di rinnovo straordinario del parco veicolare (autobus,

treni, ecc.), finalizzato al rinnovo del parco autobus tpl che prevede il finanziamento per l'acquisto di autobus ad alimentazione alternativa (elettrica, idrogeno, metano) e della relativa rete infrastrutturale (ad es.

impianti di ricarica) in modo da consentire nel tempo la completa sostituzione dei mezzi attualmente in circolazione, ormai al limite della loro vita utile, con veicoli a minore impatto ambientale.

## ALLEGATO 8

**Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa  
(Atto n. 237).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa (atto n. 237);

preso atto degli elementi informativi forniti dal Ministro dello sviluppo economico nell'audizione svoltasi nella giornata odierna;

premessi che:

con l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, come modificato dall'articolo 202 del decreto-legge n. 34 del 2020 e dall'articolo 87 del decreto-legge n. 104 del 2020, è stata autorizzata la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci;

con il decreto-legge n. 104 del 2020, che ha novellato l'articolo 79 sopra citato, si è previsto, tra l'altro, che il consiglio di amministrazione della società rediga ed approvi, entro trenta giorni dalla costituzione, un piano industriale da trasmettere alla Commissione europea per le valutazioni di competenza e alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia;

la costituzione della nuova società (denominata Italia Trasporto Aereo Spa) è stata disposta con il decreto ministeriale 9 ottobre 2020, registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2020 ed il 20 novembre si è tenuta la riunione del Consiglio di amministrazione e dell'Assemblea nel corso della

quale sono state formalizzate le deleghe in capo al Presidente del Consiglio d'amministrazione, ingegner Francesco Caio, e all'amministratore delegato e direttore generale, dott. Fabio Lazzerini;

in data 18 dicembre 2020 il Consiglio di amministrazione ha approvato lo schema di piano industriale 2021-2025, trasmesso alle Camere ai sensi del predetto articolo 87 del decreto-legge n. 104 del 2020;

il decreto-legge n. 34 del 2020 non mette in relazione la costituzione della nuova società con le vicende dell'amministrazione straordinaria di Alitalia, prevedendo esclusivamente la possibilità della nuova società di acquisire rami d'azienda di società in amministrazione straordinaria e di subentrare a tali società nell'attuazione di contratti di servizio pubblico in materia di continuità territoriale, senza alcun esplicito riferimento alla società Alitalia, in linea con le esigenze di discontinuità rappresentate dalla Commissione europea;

la discontinuità appare peraltro necessaria anche in considerazione della situazione di gravissima crisi che da anni affligge la compagnia aerea nazionale e che la crisi legata al COVID-19 ha reso ancor più drammatica, aggravando una situazione già estremamente difficile che ha comportato negli anni l'erogazione di ingenti risorse pubbliche;

a questo proposito si ricorda come il commissario straordinario Legrande abbia dato conto degli impatti che sulla società Alitalia sono derivati dall'emergenza sanitaria da Covid-19, con una drastica riduzione dei collegamenti effettuati, dei passeggeri e, conseguentemente, dei ricavi nonché dell'attuale situazione della liqui-

dità, praticamente esaurita, che rende improcrastinabile il completamento delle procedure di cessione;

appare tuttavia evidente che la cessione degli *asset* di Alitalia e l'avvio di ITA sul mercato sono da un punto di vista economico strettamente connessi, detenendo Alitalia *asset* che obiettivamente non sono agevolmente reperibili altrove sul mercato in tempi brevi;

il collegio commissariale, anche sulla base delle risultanze dell'interlocuzione in corso con la Commissione europea, di cui il Ministro dello sviluppo economico ha dato riscontro nell'audizione svolta nella seduta odierna, deve essere posto quanto prima nella condizione di procedere alla cessione degli *asset*;

apprezzata la scelta di in base alla quale la nuova società ITA conserva decisamente la natura di *carrier* tradizionale, superando le ambiguità che avevano connotato il posizionamento di Alitalia negli ultimi anni, contribuendo anche alla sua crisi;

valutati positivamente i tre principi cardine, evidenziati nella relazione di accompagnamento al Piano industriale, secondo i quali obiettivi della nuova società saranno: garantire il miglior servizio ai clienti, gestendo al meglio le risorse disponibili, in un'ottica di sostenibilità e di attenzione alla spesa; sviluppare rapidamente una rete di alleanze in una prospettiva di sviluppo, ottimizzando gli investimenti effettuati e favorendo crescita ed occupazione; ponderare, con gradualità e prudenza, il contesto operativo di riferimento, così da assicurare all'azionista pubblico un efficiente uso del capitale tale da consentire, attraverso l'equilibrio dei costi, un ritorno economico su quanto investito;

preso atto del dialogo in corso con la Commissione europea, in relazione all'esigenza di discontinuità nella gestione dell'impresa rispetto alla società Alitalia-Società aerea italiana e ricordando in particolare come in data 20 gennaio 2021 il Ministero dell'economia e delle finanze ha risposto ai rilievi formulati dalla Direzione

generale della Concorrenza della Commissione europea contenuti nella lettera dell'8 gennaio 2021 inviata al nostro Governo e che si concentrava, oltre che sui profili di discontinuità, anche sulla sussistenza delle condizioni per il superamento del test dell'operatore di mercato (test MEO) al fine di valutare se l'intervento pubblico potesse essere considerato coerente con le disposizioni dell'Unione europea;

riconosciuto che, a seguito della citata interlocuzione, si dovrà procedere ad un adattamento del Piano industriale e che appaiono condivisibili i principi di discontinuità, orientamento al mercato e sostenibilità economica peraltro già alla base delle valutazioni sia del Governo italiano che della Commissione europea;

considerati come di primaria importanza gli adeguamenti in termini di flotta, organizzazione e modello operativo per consentire una discontinuità con il passato e sfruttare la possibilità di definire ed attuare un posizionamento della compagnia del tutto nuovo, con una struttura leggera e dinamica fortemente orientata verso la clientela e che adotti processi e soluzioni sostenibili non solo da un punto di vista economico ma anche ambientale cogliendo quindi lo spirito delle politiche nazionali ed europee orientate verso la sostenibilità;

valutato positivamente l'approccio diretto a trarre valore dall'integrazione modale, dalla scelta strategica dell'*hub* unico di Fiumicino e dall'utilizzo dell'aeroporto di Linate per il traffico *point to point*, nonché l'intendimento di procedere a un progressivo riequilibrio tra aerei di proprietà ed in *leasing*, alla costruzione di una *partnership* inizialmente commerciale con una compagnia europea per l'integrazione del *network* e alla promozione di una articolata strategia di digitalizzazione;

valutato in particolare con favore l'intendimento di tornare a sviluppare le rotte a lungo raggio, le rotte a medio raggio europeo caratterizzate da potenziale redditività e di razionalizzare le rotte domestiche;

apprezzati gli intendimenti relativi al mantenimento delle attività complemen-



tari quali manutenzioni e *handling*, e preso atto di quanto dichiarato sul punto nell'audizione del 17 marzo 2020 dal Ministro dello sviluppo economico che ha dato conto del fatto che per l'acquisizione di queste attività la possibilità di acquisizione da parte di ITA potrebbe essere necessario, a detta della Commissione europea, una *partnership* industriale;

preso atto infine degli elementi concernenti gli aspetti più squisitamente gestionali del piano,

*esprime*

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti osservazioni:*

a) si valuti di assumere ogni necessaria iniziativa per assicurare la conclusione in tempi rapidi dell'amministrazione straordinaria di Alitalia, posto che – pur riconoscendo il principio di discontinuità – la conclusione di tale procedura con la definizione delle modalità di cessione degli *asset*, in linea con quanto risulterà possibile a seguito dell'interlocuzione con la Commissione europea, costituisce obiettivamente un presupposto essenziale per consentire ad ITA di acquisire gli *asset* necessari ad entrare sul mercato a pieno titolo;

b) si preveda in particolare ogni iniziativa per assicurare il rapido trasferimento in particolare dell'*asset aviation*, in modo da non compromettere l'ingente impegno di risorse pubbliche nella nuova compagnia e l'impianto del piano industriale presentato con il fine di mettere in campo una compagnia che sia dinamica, agile, forte, capace di accompagnare la ripartenza post COVID del Paese, con particolare riguardo al settore del turismo, sul quale l'Italia deve puntare con forza; a tal fine si auspica che l'interlocuzione con la Commissione europea tenga conto di questi aspetti e consenta di addivenire celermente al trasferimento dell'*aviation*;

c) in considerazione dell'esigenza che il Governo assicuri massima attenzione ed un impegno straordinario sulla vicenda dei lavoratori di Alitalia, si prevedano adeguate

forme di accompagnamento agevolato alla pensione per i lavoratori della società Alitalia Spa e delle altre società del gruppo contestualmente a misure contributive adeguate ai fini pensionistici;

d) al fine di assicurare la tutela dei livelli occupazionali, si assumano le necessarie iniziative al fine di garantire la disponibilità di ammortizzatori sociali idonei a fronteggiare le specifiche necessità del comparto del trasporto aereo, almeno fino alla realizzazione della strategia di reintegro dei lavoratori prevista dal piano, prevedendo a tal fine anche un adeguato intervento di sostegno finanziario straordinario per il 2021 del FSTA (Fondo di solidarietà del trasporto aereo);

e) si adotti ogni iniziativa affinché la discontinuità richiesta dalla Commissione europea non comporti una diversità di trattamento penalizzante per la nuova realtà industriale rispetto ai concorrenti, ad esempio con riferimento alla possibilità di acquisire il marchio Alitalia;

f) si favoriscano le modalità, come indicato nel piano industriale, per realizzare l'eventuale alleanza commerciale con un forte *partner* europeo, che potrebbe poi trasformarsi in una *partnership* industriale con ingresso nel capitale sociale di ITA, che appare assolutamente necessaria per assicurare un plausibile sviluppo profittabile della compagnia medesima, evitandone l'isolamento che ha sicuramente contribuito al fallimento del progetto Alitalia SAI;

g) si valuti l'opportunità di assumere le occorrenti iniziative per assicurare in tempi quanto più rapidi possibili le necessarie infrastrutture per l'agevole frequentazione degli scali aeroportuali con particolare riferimento alle connessioni in alta velocità ferroviaria con gli aeroporti di Fiumicino e Linate, in modo da assicurare quell'integrazione modale necessaria per garantire un pieno e soddisfacente sviluppo di tali aeroporti;

h) si valuti nella fase di realizzazione del piano anche l'elaborazione di una strategia di medio periodo che incorpori l'ipotesi che la pandemia da COVID-19 non si

concluda in tempi brevi o produca effetti perduranti nel tempo;

*i)* si valuti di dedicare una specifica parte del piano industriale allo sviluppo del settore cargo, sfruttando i potenziali *hub* logistici presenti sul territorio nazionale (come l'aeroporto di Milano-Malpensa), rafforzando la presenza italiana su un mer-

cato attualmente appannaggio di compagnie straniere;

*l)* in merito alla richiesta di dismissione degli *slot*, si valuti di assumere iniziative per evitare penalizzazioni, in considerazione del fatto che l'Italia è in Europa tra i paesi che hanno maggiormente liberalizzato il settore del trasporto aereo.

## ALLEGATO 9

**Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2019-2020 (Emendamenti C. 2670 Governo).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato l'emendamento 26.1 della Relatrice, riferito al disegno di legge recante « Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2019-2020 (C. 2670 Governo) »;

rilevato che l'emendamento dispone la soppressione dell'articolo 26 del disegno di legge – volto ad adeguare l'ordinamento al regolamento (UE) 2019/1150, che pro-

muove equità e trasparenza per gli utenti commerciali di servizi di intermediazione *online* – per finalità di coordinamento con la legge di bilancio 2021, che ha già introdotto disposizioni di identico contenuto (art. 1, commi 515-516, della legge 30 dicembre 2020, n. 178),

*esprime*

**PARERE FAVOREVOLE**

sull'emendamento 26.1 della Relatrice.

## ALLEGATO 10

**DL 22/2021: Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri (C. 2915 Governo).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri (C. 2915 Governo);

rilevato che:

l'articolo 4, introducendo il nuovo articolo 57-*bis* nel cd. codice dell'ambiente (d.lgs. n. 152/2006), dispone l'istituzione del Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE);

al CITE è affidato il compito di approvare, previo parere della Conferenza unificata, il Piano per la transizione ecologica, al fine di coordinare le politiche in materia di: *a*) riduzione delle emissioni di gas climalteranti; *b*) mobilità sostenibile; *c*) contrasto al dissesto idrogeologico e al consumo del suolo; *d*) risorse idriche e relative infrastrutture; *e*) qualità dell'aria; *f*) economia circolare (nuovo art. 57-*bis*, commi 3 e 4, d.lgs. n. 152/2006);

ai fini dell'adozione del piano non è previsto il coinvolgimento del Parlamento;

è altresì previsto che il CITE deliberi sulla rimodulazione dei sussidi ambientalmente dannosi, senza peraltro precisare la natura e gli effetti delle relative delibere (nuovo art. 57-*bis*, comma 5, d.lgs. n. 152/2006),

*esprime*

**PARERE FAVOREVOLE**

*con le seguenti osservazioni:*

1) al nuovo articolo 57-*bis*, comma 4, del cd. codice dell'ambiente – introdotto dall'articolo 4 del decreto-legge in esame – si valuti l'opportunità di prevedere il parere delle competenti Commissioni parlamentari ai fini dell'adozione del Piano per la transizione ecologica, che interviene, fra l'altro, in materia di mobilità sostenibile;

2) al nuovo articolo 57-*bis*, comma 5, del cd. codice dell'ambiente – introdotto dall'articolo 4 del decreto-legge in esame – si valuti l'opportunità di precisare la natura e gli effetti delle delibere del CITE sulla rimodulazione dei sussidi ambientalmente dannosi, prevedendo altresì, ove esse intervengano su profili disciplinati da disposizioni legislative, il parere delle competenti Commissioni parlamentari.