



Giunte e Commissioni

RESOCONTO SOMMARIO

Resoconti

Allegati

n. 450
Supplemento

GIUNTE E COMMISSIONI

Sedute di mercoledì 11 novembre 2020

INDICE

Commissioni permanenti

8^a - Lavori pubblici, comunicazioni:

Plenaria (notturna) Pag. 3

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA e CAMBIAMO: Misto-IeC; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)

Mercoledì 11 novembre 2020

Plenaria

167^a Seduta (notturna)

Presidenza del Presidente
COLTORTI

La seduta inizia alle ore 20,20.

IN SEDE CONSULTIVA

(1994) Conversione in legge del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, recante ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19

(Parere alle Commissioni 5^a e 6^a riunite. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta antimeridiana di oggi.

Il PRESIDENTE, in qualità di relatore, illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni, pubblicato in allegato e già anticipato a tutti i componenti della Commissione, che tiene conto di quanto emerso nel corso della discussione, e domanda se vi siano ulteriori considerazioni al riguardo.

Il senatore MALLEGNI (*FIBP-UDC*), preso atto dello sforzo compiuto dal relatore per giungere a una sintesi delle posizioni di tutti i Gruppi, preannuncia il voto favorevole di Forza Italia.

Il senatore CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*), nel ribadire che, come già anticipato nella precedente seduta, il Gruppo della Lega si asterrà, rileva che il relatore ha recepito la richiesta di inserire nello schema di parere un riferimento alla necessità per il Governo di provvedere nei prossimi provvedimenti al ristoro delle minori entrate derivanti dalla sospensione dei pagamenti della sosta tariffata su strada, ma non ha invece inserito alcun ri-

ferimento alle zone a traffico limitato, come era stato da lui sollecitato nel corso della discussione.

Il senatore RUSPANDINI (*Fdl*), nel preannunciare l'astensione del suo Gruppo, si associa al senatore Campari nell'individuare il tema della sospensione delle ZTL come centrale in un momento in cui il trasporto privato è certamente più sicuro di quello collettivo. L'apertura delle ZTL aiuterebbe poi a decongestionare il trasporto pubblico locale. Pur cosciente del fatto che si tratta di decisioni di competenza comunale, ritiene che bisognerebbe prevedere delle sollecitazioni in tal senso.

Il PRESIDENTE ricorda che lo schema di parere da lui formulato prevede espressamente che sia invitato il Governo ad individuare ulteriori risorse nei prossimi provvedimenti da destinare a regioni ed enti locali per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico.

Il senatore CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*) ribatte che in questo momento di emergenza il punto non è tanto quello di dare maggiori risorse per il trasporto pubblico locale, in quanto in questo momento i cittadini sono spaventati e non ricorrono al trasporto collettivo. Sarebbe quindi necessario disporre l'apertura delle ZTL.

Il senatore D'ARIENZO (*PD*) richiama tutti a un senso di responsabilità: un conto è prevedere – nella sede più opportuna della manovra di bilancio – risorse aggiuntive da attribuire ai Comuni per fornire servizi ai cittadini o per compensare minori entrate, un conto è che il Parlamento intervenga sulle ZTL, cosa, quest'ultima, che appare poco rispettosa dei livelli di governo ed estranea all'oggetto del provvedimento in esame.

Il senatore RUFA (*L-SP-PSd'Az*) afferma che i Comuni hanno già subito ingenti perdite, che non verranno ristorate, e che serve un'indicazione proveniente dallo Stato, in caso contrario essi non apriranno.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) ritiene che le vicende relative alle ZTL siano molto specifiche e abbiano natura amministrativa.

La senatrice PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*) propone di operare una distinzione basata sul tipo di zona. Nelle zone rosse si potrebbe suggerire di aprire le ZTL per aiutare i residenti, l'asporto, ecc., come i sindaci del resto hanno già fatto in primavera.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) rileva che i residenti e chi effettua l'asporto avrà probabilmente già possibilità di circolare all'interno delle ZTL. L'apertura delle ZTL porrebbe inoltre un problema di equità nei confronti dei titolari di permessi a pagamento.

Il senatore D'ARIENZO (PD) ribadisce che la questione della disciplina delle ZTL è estranea all'oggetto e alle finalità del provvedimento in esame, che ha una natura economica. Tutt'al più si potrebbe invitare il Governo a valutare in un prossimo provvedimento l'introduzione di forme di ristoro delle minori entrate dei Comuni per tributi, imposte e altre entrate non percepiti.

Il PRESIDENTE, in qualità di relatore, presenta un nuovo schema di parere favorevole con osservazioni, pubblicato in allegato, che recepisce il suggerimento del senatore D'Arienzo.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il PRESIDENTE pone in votazione il nuovo schema di parere favorevole con osservazioni da lui stesso predisposto in qualità di relatore, che risulta approvato.

La seduta termina alle ore 20,30.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1994

La Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo,

premessò che:

il disegno di legge in esame contiene ulteriori misure finalizzate al sostegno dei lavoratori e delle imprese, con particolare riferimento a quelli dei settori produttivi interessati dalle restrizioni disposte con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dello scorso 24 ottobre, nonché interventi in materia sanitaria e nel settore della giustizia;

il provvedimento ha l'obiettivo primario di ristorare le attività più colpite dalle restrizioni espressamente elencate nel DPCM, nonché di fornire sostegno anche ad attività che sono colpite indirettamente dalle misure di limitazione individuate, insieme alle prime, da specifici codici ATECO riportati nell'allegato 1 e, nel caso di alcune misure, quali l'estensione delle integrazioni salariali e delle indennità una tantum, di continuare a fornire un aiuto a famiglie e imprese ancora alle prese con gli effetti negativi della prima ondata dell'epidemia;

il decreto-legge cosiddetto ristori 2 (A.S. 2013), da poco assegnato al Senato e finalizzato a mitigare gli effetti delle ulteriori restrizioni imposte con il DPCM del 3 novembre scorso, contiene misure che rafforzano ed estendono quelle contenute nel decreto in esame, oltre a riproporne altre già previste durante la prima ondata della pandemia;

considerato che:

la recrudescenza della pandemia ha richiesto nuovamente, a partire dalla fine dell'estate, la predisposizione di interventi urgenti volti al contenimento dei contagi e alla gestione dell'emergenza;

l'impianto del decreto-legge e le risorse stanziare possono apparire non pienamente adeguate di fronte alla forte recrudescenza del virus che si sta manifestando in questi giorni, qualificandosi, come evidenziato anche nella memoria del Presidente dell'Ufficio parlamentare di bilancio in sede di audizione sul provvedimento, «come di transizione verso l'adozione di ulteriori misure»;

l'utilizzazione della classificazione imposta dai codici ATECO per l'individuazione dei soggetti danneggiati e bisognosi di immediato sostegno economico ha mostrato alcune inefficienze e contraddizioni, tra le più significative l'esclusione di tutte quelle attività che subiscono un danno indiretto legato alla interruzione delle forniture e dei rapporti economici a causa della chiusura o delle restrizioni orarie disposte per i set-

tori individuati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 ottobre 2020;

il mancato inserimento nell'allegato di molti codici ATECO priva ingiustificatamente tali attività anche dell'estensione del credito d'imposta per i canoni di locazione degli immobili ad uso non abitativo e affitto d'azienda nonché del beneficio della cancellazione della seconda rata IMU, entrambi previsti dal decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137;

considerato inoltre che:

come rilevato già a marzo dalla Commissione europea nella Comunicazione C(2020) 1863 e univocamente confermato da tutti i dati e gli indicatori di settore, la crisi economica derivante dagli effetti conseguenti alle misure di contenimento del virus si è abbattuta con particolare virulenza sui mercati del turismo e dei trasporti. Gli effetti di tale crisi sono destinati a perdurare nel tempo, rendendo impossibile oggi qualsiasi ipotesi di una normale ripresa delle attività;

in particolare, la pandemia ha seriamente colpito il trasporto aereo in tutta la sua filiera, inclusi i gestori aeroportuali e i prestatori di servizi di navigazione aerea, la cui operatività e tenuta economica rimangono centrali nella fase della ripresa. Il comparto subisce, oltre che la diminuzione di traffico, anche gli effetti di politiche non coordinate tra i diversi Paesi a livello europeo, creando squilibri nel mercato,

esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

valutino le Commissioni di merito:

– di introdurre misure di ristoro anche per tutte quelle imprese che risentono in maniera rilevante, ancorché indirettamente, delle sospensioni e delle restrizioni, facendo parte della complessa filiera legata alle attività esplicitamente ricomprese nei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 ottobre 2020 e del 3 novembre 2020:

– di introdurre modifiche volte, in particolare, a prevedere contributi per le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: trasporto pubblico locale (TPL), noleggio autobus con conducente e servizi di linea commerciale (ivi inclusi i servizi di collegamento aeroportuale e i servizi di linea di gran turismo), tenuto conto che i servizi di trasporto commerciale con autobus e la connessa attività di gestione delle autostazioni sono tra i più colpiti dalla crisi derivata dalla pandemia e dalle conseguenze delle misure restrittive introdotte per contenere il contagio;

– di prevedere un aumento delle risorse del limite di spesa di 50 milioni di euro previsto dall'articolo 1 corrispondente agli importi necessari ad intervenire in favore dei soggetti sino ad ora esclusi dalle misure di ristoro, in particolare in ragione dell'impossibilità di prevedere l'effettiva durata dell'emergenza e delle restrizioni necessarie al suo contenimento;

– di introdurre specifiche misure di sostegno per il settore del trasporto passeggeri via mare che ha subito, e continua a subire, gli effetti

dei provvedimenti delle Autorità nazionali ed internazionali per il contenimento dell'epidemia;

– in considerazione del protrarsi dello stato di emergenza connesso alla pandemia COVID-19 e dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID-19, di prevedere specifiche risorse per la compensazione dei danni subiti dalle società di gestione aeroportuali, in particolare per quelle operanti negli scali che hanno garantito il servizio pubblico durante l'emergenza ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 marzo 2020, n. 112; dalle società di manutenzione aeromobili, con sede in Italia, in possesso del Certificato EASA PART 145 «Maintenance Organization Approvals», rilasciato dall'Ente Nazionale Civile (ENAC) su classe «Aeromobili» Rating «A1» «Base» del tipo Narrow Body e Wide Body, e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra che operano negli scali aeroportuali nazionali, nonché dalle attività commerciali presenti all'interno degli scali;

– di invitare il Governo ad individuare ulteriori risorse nei prossimi provvedimenti da destinare a Regioni ed enti locali per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché per garantire l'erogazione del servizio di trasporto scolastico dedicato;

– di raccomandare al Governo di provvedere nei prossimi provvedimenti al ristoro delle minori entrate derivanti dalla sospensione dei pagamenti della sosta tariffata su strada;

– di invitare il Governo, in relazione al perdurare dello stato d'emergenza, a valutare la sospensione dei canoni di concessione per il trasporto di passeggeri in ambito marittimo e lagunare.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1994

La Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo,

premessò che:

il disegno di legge in esame contiene ulteriori misure finalizzate al sostegno dei lavoratori e delle imprese, con particolare riferimento a quelli dei settori produttivi interessati dalle restrizioni disposte con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dello scorso 24 ottobre, nonché interventi in materia sanitaria e nel settore della giustizia;

il provvedimento ha l'obiettivo primario di ristorare le attività più colpite dalle restrizioni espressamente elencate nel DPCM, nonché di fornire sostegno anche ad attività che sono colpite indirettamente dalle misure di limitazione individuate, insieme alle prime, da specifici codici ATECO riportati nell'allegato 1 e, nel caso di alcune misure, quali l'estensione delle integrazioni salariali e delle indennità una tantum, di continuare a fornire un aiuto a famiglie e imprese ancora alle prese con gli effetti negativi della prima ondata dell'epidemia;

il decreto-legge cosiddetto ristori 2 (A.S. 2013), da poco assegnato al Senato e finalizzato a mitigare gli effetti delle ulteriori restrizioni imposte con il DPCM del 3 novembre scorso, contiene misure che rafforzano ed estendono quelle contenute nel decreto in esame, oltre a riproporne altre già previste durante la prima ondata della pandemia;

considerato che:

la recrudescenza della pandemia ha richiesto nuovamente, a partire dalla fine dell'estate, la predisposizione di interventi urgenti volti al contenimento dei contagi e alla gestione dell'emergenza;

l'impianto del decreto-legge e le risorse stanziare possono apparire non pienamente adeguate di fronte alla forte recrudescenza del virus che si sta manifestando in questi giorni, qualificandosi, come evidenziato anche nella memoria del Presidente dell'Ufficio parlamentare di bilancio in sede di audizione sul provvedimento, «come di transizione verso l'adozione di ulteriori misure»;

l'utilizzazione della classificazione imposta dai codici ATECO per l'individuazione dei soggetti danneggiati e bisognosi di immediato sostegno economico ha mostrato alcune inefficienze e contraddizioni, tra le più significative l'esclusione di tutte quelle attività che subiscono un danno indiretto legato alla interruzione delle forniture e dei rapporti economici a causa della chiusura o delle restrizioni orarie disposte per i set-

tori individuati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 ottobre 2020;

il mancato inserimento nell'allegato di molti codici ATECO priva ingiustificatamente tali attività anche dell'estensione del credito d'imposta per i canoni di locazione degli immobili ad uso non abitativo e affitto d'azienda nonché del beneficio della cancellazione della seconda rata IMU, entrambi previsti dal decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137;

considerato inoltre che:

come rilevato già a marzo dalla Commissione europea nella Comunicazione C(2020) 1863 e univocamente confermato da tutti i dati e gli indicatori di settore, la crisi economica derivante dagli effetti conseguenti alle misure di contenimento del virus si è abbattuta con particolare virulenza sui mercati del turismo e dei trasporti. Gli effetti di tale crisi sono destinati a perdurare nel tempo, rendendo impossibile oggi qualsiasi ipotesi di una normale ripresa delle attività;

in particolare, la pandemia ha seriamente colpito il trasporto aereo in tutta la sua filiera, inclusi i gestori aeroportuali e i prestatori di servizi di navigazione aerea, la cui operatività e tenuta economica rimangono centrali nella fase della ripresa. Il comparto subisce, oltre che la diminuzione di traffico, anche gli effetti di politiche non coordinate tra i diversi Paesi a livello europeo, creando squilibri nel mercato,

esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

valutino le Commissioni di merito:

– di introdurre misure di ristoro anche per tutte quelle imprese che risentono in maniera rilevante, ancorché indirettamente, delle sospensioni e delle restrizioni, facendo parte della complessa filiera legata alle attività esplicitamente ricomprese nei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 ottobre 2020 e del 3 novembre 2020:

– di introdurre modifiche volte, in particolare, a prevedere contributi per le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: trasporto pubblico locale (TPL), noleggio autobus con conducente e servizi di linea commerciale (ivi inclusi i servizi di collegamento aeroportuale e i servizi di linea di gran turismo), tenuto conto che i servizi di trasporto commerciale con autobus e la connessa attività di gestione delle autostazioni sono tra i più colpiti dalla crisi derivata dalla pandemia e dalle conseguenze delle misure restrittive introdotte per contenere il contagio;

– di prevedere un aumento delle risorse del limite di spesa di 50 milioni di euro previsto dall'articolo 1 corrispondente agli importi necessari ad intervenire in favore dei soggetti sino ad ora esclusi dalle misure di ristoro, in particolare in ragione dell'impossibilità di prevedere l'effettiva durata dell'emergenza e delle restrizioni necessarie al suo contenimento;

– di introdurre specifiche misure di sostegno per il settore del trasporto passeggeri via mare che ha subito, e continua a subire, gli effetti

dei provvedimenti delle Autorità nazionali ed internazionali per il contenimento dell'epidemia;

– in considerazione del protrarsi dello stato di emergenza connesso alla pandemia COVID-19 e dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID-19, di prevedere specifiche risorse per la compensazione dei danni subiti dalle società di gestione aeroportuali, in particolare per quelle operanti negli scali che hanno garantito il servizio pubblico durante l'emergenza ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 marzo 2020, n. 112; dalle società di manutenzione aeromobili, con sede in Italia, in possesso del Certificato EASA PART 145 «Maintenance Organization Approvals», rilasciato dall'Ente Nazionale Civile (ENAC) su classe «Aeromobili» Rating «A1» «Base» del tipo Narrow Body e Wide Body, e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra che operano negli scali aeroportuali nazionali, nonché dalle attività commerciali presenti all'interno degli scali;

– di invitare il Governo ad individuare ulteriori risorse nei prossimi provvedimenti da destinare a Regioni ed enti locali per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché per garantire l'erogazione del servizio di trasporto scolastico dedicato;

– di raccomandare al Governo di valutare nei prossimi provvedimenti l'introduzione di forme di ristoro delle minori entrate nell'ambito della mobilità urbana;

– di invitare il Governo, in relazione al perdurare dello stato d'emergenza, a valutare la sospensione dei canoni di concessione per il trasporto di passeggeri in ambito marittimo e lagunare.

