

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019. C. 4127- <i>bis</i> Governo (Relazione alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>) .	133
DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili. C. 4110 Governo (Parere alle Commissioni riunite V e VI) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	143
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>)	145
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologica Libertà</i>)	147
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	150

SEDE CONSULTIVA

Martedì 8 novembre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.15.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019.

C. 4127-*bis* Governo.

(Relazione alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda preliminarmente che la recente ri-

forma della legge di contabilità e finanza pubblica (legge 4 agosto 2016, n. 163, attuativa dell'articolo 15 della legge 24 dicembre 2012, n. 243), ha apportato alcune significative innovazioni alla vigente disciplina contabile, che troveranno per la prima volta attuazione nel corso della presente sessione di bilancio.

In questo quadro, rileva che è a disposizione dei colleghi un documento, adottato all'unanimità dall'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, della V Commissione, che la Presidente della Camera ha trasmesso ai Presidenti delle Commissioni permanenti. In esso si individuano alcune linee guida di carattere procedurale che potrebbero costituire un valido ausilio nell'applicazione delle disposizioni del Regolamento della Camera dei deputati, come interpretate nel parere della Giunta per il Regolamento del 14 luglio 2010, soprattutto per quanto riguarda le modalità di esame del disegno di legge di bilancio nelle Commissioni nonché i criteri sulla emendabilità dello stesso alla luce della mutata disciplina contabile.

In particolare, sono ora accolti in un unico provvedimento il disegno di legge di bilancio i contenuti dei due disegni di legge (stabilità e bilancio), che sulla base della legislazione previgente dovevano essere presentati dal Governo alle Camere.

Il testo è quindi composto da due sezioni: nella prima sono riportate le disposizioni in materia di entrata e di spesa aventi ad oggetto misure quantitative funzionali a realizzare gli obiettivi di finanza pubblica; nella seconda sono invece indicate le previsioni di entrata e di spesa, espresse in termini di competenza e di cassa, formate sulla base della legislazione vigente, apportando a tali previsioni le variazioni derivanti dalle disposizioni della citata prima sezione, alle quali è assicurata autonoma evidenza contabile.

Sulla base di questa nuova articolazione della manovra, tutte le disposizioni regolamentari aventi ad oggetto l'esame del disegno di legge finanziaria e del disegno di legge di bilancio dovranno pertanto intendersi riferite, rispettivamente, alla prima e alla seconda sezione del disegno di legge di bilancio.

Ai fini dell'esame presso le Commissioni di settore, le parti di competenza sono individuate, con riferimento ad entrambe le sezioni, secondo le medesime modalità con cui tale individuazione avveniva in passato in ordine al disegno di legge di stabilità e, soprattutto, al disegno di legge di bilancio.

Per quanto riguarda questa Commissione – oltre alle disposizioni di propria competenza contenute nella prima sezione – saranno esaminate le Tabelle del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2) e del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) per alcuni specifici programmi di spesa nonché gli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10) contenute nella seconda sezione. L'esame si conclude con l'approvazione di una relazione sulle parti di competenza del disegno di legge di bilancio e con la nomina di un relatore.

Resta fermo che possono essere presentate relazioni di minoranza e che la

relazione approvata dalla Commissione e le eventuali relazioni di minoranza sono trasmesse alla Commissione bilancio. I relatori (per la maggioranza e di minoranza) possono partecipare ai lavori della Commissione bilancio per riferire circa i lavori svolti presso la Commissione di settore.

La Commissione potrà esaminare inoltre gli eventuali emendamenti riferiti alle parti di sua competenza.

A tale proposito, il regime di presentazione degli emendamenti nelle Commissioni di settore e in Assemblea non subirà sostanziali mutamenti, nel senso che gli emendamenti che riguardano parti di competenza di questa Commissione con compensazione a valere su parti di competenza di altre Commissioni potranno essere presentati sia nella presente Commissione sia direttamente presso la Commissione bilancio. La stessa regola sarà peraltro applicabile anche agli emendamenti compensativi all'interno di parti di competenza di questa Commissione, posto che la regola della previa presentazione presso la Commissione competente per materia è stata nel corso del tempo superata in via di prassi a causa della difficoltà di individuare, in modo inequivoco, le parti di competenza con riferimento al disegno di legge di bilancio e, soprattutto, al disegno di legge di stabilità.

Gli emendamenti approvati saranno inclusi nella relazione della Commissione, mentre gli emendamenti respinti potranno essere successivamente ripresentati presso la Commissione bilancio, anche al solo scopo di consentire a quest'ultima di respingerli ai fini della ripresentazione in Assemblea.

La valutazione circa l'ammissibilità degli emendamenti presentati presso questa Commissione sarà effettuata dalla Presidenza della medesima prima che gli stessi vengano esaminati e votati. In particolare, nel predetto documento trasmesso dalla Presidente della Camera, cui fa integralmente rinvio, sono indicate le specifiche regole per l'emendabilità della prima e della seconda sezione nonché per gli emendamenti volti a modificare, con fina-

lità di compensazione, contemporaneamente la prima e la seconda sezione del disegno di legge di bilancio, ferme restando le regole ordinarie sulla compensatività, a seconda che si tratti di oneri di parte corrente o in conto capitale.

Con riferimento alla presentazione degli ordini del giorno, ricorda infine che presso le Commissioni di settore devono essere presentati tutti gli ordini del giorno riferiti alle parti di rispettiva competenza del disegno di legge di bilancio. Gli ordini del giorno accolti dal Governo o approvati dalla Commissione sono allegati alla relazione trasmessa alla Commissione bilancio. Gli ordini del giorno respinti dalle Commissioni di settore o non accolti dal Governo potranno essere ripresentati in Assemblea. Gli ordini del giorno concernenti l'indirizzo globale della politica economica devono invece essere presentati direttamente in Assemblea.

Ricorda inoltre che, secondo quanto stabilito nella riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo del 25 ottobre 2016, l'esame in Assemblea del disegno di legge di bilancio avrà inizio giovedì 24 novembre 2016 e che i termini per l'esame in sede consultiva e per l'esame in sede referente sono fissati, rispettivamente, al 9 e al 22 novembre 2016.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, nell'illustrare i punti di stretta competenza della Commissione, segnala che gli interventi di maggior rilievo per quanto riguarda la sezione I si rinvencono negli articoli 72 e 77.

Procedendo con ordine evidenza, in primo luogo, il contenuto dell'articolo 9 che sancisce la riduzione a 90 euro annui del canone Rai. Si tratta di un'ulteriore riduzione dell'importo del canone, già ridotto – sempre con intervento legislativo – da 113,50 euro dovuti per il 2015 a 100 euro dovuti per il 2016.

La relazione tecnica evidenzia che, dalle prime informazioni ottenute dagli operatori tramite i quali avviene il versamento del canone, risulta che le nuove modalità di riscossione dello stesso intro-

dotte dalla legge di stabilità 2016 hanno determinato un aumento della platea dei contribuenti che lo pagano.

Involge altresì profili di interesse della Commissione l'articolo 21, che prevede l'istituzione, presso lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di un Fondo. Il Fondo riguarda numerosi settori di spesa tra i quali il finanziamento di investimenti in materia di infrastrutture e trasporti (gli altri settori essendo difesa del suolo e dissesto idrogeologico, ricerca, prevenzione del rischio sismico, attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni, nonché edilizia pubblica).

Il Fondo ha una dotazione pari a 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e 3 miliardi per ciascun anno tra il 2020 e il 2032.

L'articolo 55 sopprime, a decorrere dal 1° gennaio 2017, l'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco stabilita ai sensi dell'articolo 13, comma 23, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145. Le relative risorse erano destinate al cosiddetto Fondo volo istituito presso l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale (INPS).

L'articolo 61, comma 5, prevede la riduzione dal 2017 dello sgravio contributivo per le imprese armatrici per le navi iscritte al Registro internazionale con riferimento al personale componente gli equipaggi. Tale sgravio, originariamente totale, era stato già ridotto al 63,2 per cento per gli anni 2013 e 2014, al 57,5 per cento per l'anno 2015 e al 50,3 per cento a decorrere dall'anno 2016; con la norma in commento, a decorrere dal 2017 viene corrisposto nel limite del 48,7 per cento. La relazione tecnica recita che « la norma si rende necessaria a seguito del taglio operato, nell'ambito dell'attuale manovra finanziaria dal capitolo di bilancio n. 1485 – « Sgravi contributivi alle imprese che esercitano la pesca costiera, nonché alle imprese che esercitano la pesca nelle acque interne e lagunari, per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare » –

dello stato di previsione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali». Da tale precisazione sembrerebbe desumersi che la norma si riferisca solo a tale tipologia di imprese.

L'articolo 72 stabilisce che i diritti d'uso delle frequenze assegnate alla telefonia mobile GSM in banda 900 Mhz (cioè lo standard internazionale aperto di telefonia cellulare detto «2G») e a quelle UMTS in banda 1800 Mhz (la telefonia cellulare 3G, evoluzione del GSM), che sono in scadenza al 30 giugno 2018, possano su domanda dei titolari essere oggetto di revisione delle condizioni tecniche. Esse possono essere oggetto di «proroga» con decorrenza dal 1° luglio 2017 fino al 31 dicembre 2029 prevedendosi il pagamento forfetario dei contributi per il loro utilizzo entro il 30 settembre 2017.

Circa le modalità per la richiesta ed i relativi costi per l'utilizzo delle frequenze, si prevede la presentazione di un'unica istanza entro il 15 febbraio 2017. La misura dei contributi, rapportati alla quantità di banda e alla durata, è data dal canone di affitto delle frequenze, fissato dalle delibere 541/08/CONS e 282/11/CONS dell'AGCOM, maggiorato del 30 per cento. Il MISE provvederà quindi, nel caso di accoglimento dell'istanza, a rilasciare i nuovi diritti d'uso con decorrenza dal 1° luglio 2017 e scadenza al 31 dicembre 2029.

Si prevede inoltre lo svolgimento di una gara pubblica entro il 30 giugno 2017 per i diritti d'uso delle frequenze per i quali il Ministero non riceva istanze o per cui non vengano concesse proroghe. L'importo minimo di base d'asta è pari ad almeno il valore dei contributi maggiorato del 10 per cento. Si prevede l'assegnazione entro il 31 ottobre 2017, secondo i criteri che saranno definiti entro il 31 marzo 2017 dall'AGCOM. I maggiori introiti per il 2017 da tali norme sono stimati in 2.010 milioni di euro.

Altre disposizioni di interesse si riscontrano all'articolo 74. Il comma 7 autorizza una spesa di 11 milioni per l'anno 2017 e 20 milioni di euro per l'anno 2018 per il supporto alle attività del Commissario

straordinario per l'attuazione dell'Agenda digitale. Inoltre, il comma 8 prevede che, in aggiunta a questo stanziamento, possono concorrere al finanziamento delle medesime iniziative del Commissario ulteriori risorse pari al massimo a 9 milioni di euro. A questo stanziamento si fa fronte con le risorse dei relativi programmi operativi cofinanziati dai fondi strutturali 2014/2020.

L'articolo 77 prevede l'incremento delle risorse attribuite al Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, estendendone le finalità allo scopo di realizzare un piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

La dotazione del Fondo è incrementata per l'anno 2019 di 200 milioni di euro e per gli anni dal 2020 al 2033, di 250 milioni di euro per ciascun anno. Si prevede che, per la promozione dello sviluppo e della diffusione di autobus ad alimentazione alternativa, il Fondo può essere destinato anche al finanziamento delle relative infrastrutture tecnologiche di supporto.

Il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile è destinato fondamentalmente al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative. Nell'ambito del Piano strategico si prevede infine un programma di interventi finalizzati a sostenere il riposizionamento competitivo delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto. Per il sostegno agli investimenti produttivi con particolare riferimento alla ricerca e sviluppo di modalità di alimentazione alternativa è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.

Il Piano è approvato entro il 30 giugno 2017 con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo

economico, il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per l'ambiente la tutela del territorio e del mare.

Passando all'esame della sezione seconda, l'intervento più rilevante è quello relativo alla missione 13 « diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto » il cui programma 13.8, concerne il Sostegno allo sviluppo del trasporto a valere sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Esso riguarda le risorse relative agli investimenti sulla rete ferroviaria italiana: dispone una riduzione di risorse sull'anno 2017 (-345 milioni di euro) e sull'anno 2019 (-1.400 milioni di euro) a fronte di uno stanziamento aggiuntivo di 500 milioni di euro per l'anno 2018. Analizzando l'allegato conoscitivo si comprende come il definanziamento di 1.400 milioni di euro debba leggersi come una riprogrammazione della spesa con un'anticipazione al 2018 di 100 milioni di euro e un differimento dei restanti 1.300 milioni ad una fase successiva al 2019.

Occorre ricordare che il recentissimo decreto-legge n. 193 del 2016 ha assegnato a Rete ferroviaria italiana 320 milioni di euro per l'anno 2016 e 400 milioni di euro per l'anno 2018 da utilizzare nell'ambito dell'aggiornamento 2016 al contratto di programma vigente.

Stando così le cose la riduzione di 345 milioni di euro appare compensata dai 400 milioni di euro riconosciuti per il 2018 uniti agli ulteriori 720 milioni assegnati in ragione del decreto-legge citato, con un saldo positivo pari a 775 milioni di euro circa (come del resto indicato nella relazione illustrativa).

Con riferimento alle ulteriori spese pluriennali, ora riportate nella sezione II si segnalano diversi definanziamenti.

In primo luogo si registra una riduzione pari nel complesso a 51 milioni di euro (di cui solo 2,5 nel periodo 2017-2019) con riferimento alle risorse attribuite dal regolamento per l'ammissione all'uso del servizio di informatica del centro di elaborazione dati della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Un analogo definanziamento (anche in tal caso operativo per una quota modestissima – pari a 4,5 milioni di euro – nel triennio di riferimento) riguarda il finanziamento statale ad Enac.

Si prevede poi la cancellazione delle risorse destinate a far fronte agli oneri di servizio pubblico imposti relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra lo scalo aeroportuale di Crotone e i principali aeroporti nazionali.

Un definanziamento, pari nel triennio a 13 milioni di euro, concerne il programma 13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. E segnatamente: una riduzione (pari complessivamente a 8 milioni di euro di cui 6 nel triennio di riferimento) concerne la manutenzione straordinaria di opere marittime relative ai porti di competenza statale di seconda categoria – seconda classe – nonché delle aree di preminente interesse nazionale escluse dalla delega alle regioni, in attuazione del programma triennale delle opere marittime; è ridotto di un milione di euro per il 2017 il contributo per l'attraversamento veloce dello stretto di Messina; è ridotto di 2 milioni di euro annui (rispetto ai 5 annui assegnati dalla legge finanziaria per il 2015) il contributo ventennale per il finanziamento di progetti innovativi di prodotto o di processo in ambito navale, avviati o in fase di avvio.

Un rifinanziamento per 20 milioni annui nel triennio incrementa invece il Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione istituito dalla scorsa legge di stabilità presso il Ministero dello sviluppo economico, nel quale confluivano altresì le risorse iscritte nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relative ai contributi in favore delle emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale. Per il Fondo, che pertanto ora ammonta a circa 67 milioni di euro nel triennio, è previsto per gli anni successivi al 2019 un ingente rifinanziamento per ulteriori 1.600 milioni di euro.

Per quanto concerne l'analisi degli stati di previsione, risultano di interesse della IX Commissione specifici programmi di

spesa del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2) e del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) nonché gli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10).

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, il principale programma di interesse della Commissione è il citato 13.8, concernente il Sostegno allo sviluppo del trasporto e al quale afferiscono la massima parte delle risorse destinate agli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria nazionale e il sostegno al trasporto ferroviario che rappresentano generalmente tra l'80 ed il 90 per cento della spesa totale del programma.

Per il 2017 gli stanziamenti del programma ammontano complessivamente a 3.737,17 milioni di euro. Le previsioni assestate 2016 evidenziano una spesa prevista di 3.222,32 milioni di euro mentre nel rendiconto 2015 il programma 13.8 recava una spesa a consuntivo di 3.527,61 milioni di euro, in competenza.

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), è iscritto anche il programma 15.3 che reca stanziamenti relativi ai servizi postali e telefonici, tra cui i trasferimenti correnti a Poste Italiane S.p.a. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale nel settore dei recapiti postali. Per il programma 15.3 si prevede per il 2017 una spesa in termini di competenza di 448,25 milioni di euro, in aumento di 121 milioni di euro rispetto alle previsioni dell'Assestamento 2016.

Occorre inoltre considerare gli stanziamenti dello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo economico relativi ai seguenti programmi della missione 15 « Comunicazioni »: 15.5, Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico»; 15.8, « Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali » e 15.9, « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti ». Riguardo ai tre programmi sopra ricordati si rinvergono

modeste variazioni di spesa nel triennio, salvo quanto ricordato a proposito del citato Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione.

Nulla cambia riguardo al programma 17.18 Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione.

In totale le spese finali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conto competenza, sono pari a 13.388,41 milioni di euro nel 2017, rappresentando il 2,2 per cento del bilancio delle spese complessive, con una riduzione di circa 714,77 milioni di euro rispetto alle spese finali assestate 2016, pari a 14.103,18 milioni.

Le spese correnti sono pari a 6.843 milioni di euro e quelle in conto capitale a 6.544 milioni di euro. La previsione pluriennale delle spese finali del MIT, vede nel 2018 una previsione di spesa pari a 14.131,34 milioni di euro, in linea con la spesa prevista per il 2016 ma in aumento di circa 742 milioni di euro rispetto alla spesa prevista nel 2017. Per il 2019 si evidenzia invece la previsione di una forte riduzione della spesa finale, sia rispetto al 2017 (-1.115,81 milioni di euro) che rispetto al 2018 (-1.858,7 milioni di euro).

La riduzione delle risorse per il 2017 si riverbera anche sulla spesa relativa alle missioni di competenza della Commissione.

La Missione n. 13 « Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto », articolata in 6 Programmi, presenta uno stanziamento complessivo per il 2017 di 7.487,98 milioni di euro (erano 7.847,93 milioni di euro nel bilancio assestato 2016), con una riduzione sul 2016 di 359,95 milioni di euro. Ricorda che oltre i tre quarti delle risorse assegnate alla missione 13 concernono il programma Sviluppo e sicurezza della mobilità locale che finanzia il Fondo per il sostegno al trasporto pubblico locale che vede una riduzione di risorse per 170 milioni di euro circa.

La Missione n. 7 – Ordine pubblico e sicurezza comprende il programma 7.7 « Sicurezza e controllo nei mari, nei porti

e sulle coste» per il quale nel 2016 vengono stanziati 724,04 milioni di euro, con una riduzione di circa 30 milioni di euro rispetto ai 752,41 milioni di euro delle previsioni assestate 2016.

Si segnala lo stanziamento di 545,57 milioni di euro del programma (13.5) Sistemi ferroviari, Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario, in diminuzione di circa 70 milioni di euro rispetto all'Assestamento 2016, i cui obiettivi principali riguardano la promozione del trasporto ferroviario merci (obiettivo n. 177) e le attività di vigilanza su RFI (obiettivo n. 221); si registra una rimodulazione di 5 milioni di euro, per gli anni 2018 e 2019, sul cap. 7290 relativo alle spese per la prosecuzione del servizio intermodale dell'autostrada ferroviaria alpina attraverso il valico del Frejus.

È inoltre soppressa la Missione n. 17 – Ricerca e innovazione comprende programma «Ricerca nel settore dei trasporti», che conteneva un modesto importo di circa 4 milioni di euro destinato all'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (I.N.S.E.A.N.) e al Centro per gli studi di Tecnica Navale (CE.TE.NA.). Le risorse di tale programma sono ora confluite nel programma 13.9 «Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne».

Si riserva quindi di formulare la proposta di relazione al termine della discussione.

Arianna SPESSOTTO (M5S) esprime molte perplessità, in specie, su quanto previsto all'articolo 21 del testo, che istituisce il Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Preme evidenziare che tale fondo ha la finalità di assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese in vasti e diversificati settori di spesa, che vanno da quello relativo ai trasporti e alla viabilità, alle infrastrutture, alla ricerca, alla difesa del suolo e al dissesto idrogeologico, all'edilizia pubblica, compresa quella scolastica, alle attività

industriali ad alta tecnologia e al sostegno alle esportazioni, all'informatizzazione dell'amministrazione giudiziaria a quello concernente la prevenzione del rischio sismico.

Ritiene, peraltro, che ancor più criticabile la riduzione ad un solo titolare del fondo medesimo, istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, e alle modalità del suo utilizzo disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, ancorché la norma preveda che ciò avvenga, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato.

Conclude chiedendosi se i finanziamenti degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese sarà deciso nelle segrete stanze di palazzo Chigi e se per capire quali siano il Parlamento dovrà attendere i decreti governativi.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) segnalando la difficoltà di lettura che pongono i diversi volumi che compongono la legge di bilancio esprime il timore che non sia agevole vedere con chiarezza i collegamenti tra il testo dell'articolato e il contenuto delle tabelle del disegno di legge, ciò soprattutto in funzione della presentazione degli emendamenti che dovranno fare riferimento alle tabelle medesime.

Sul merito del testo per il momento intende portare all'attenzione una questione che riguarda una conseguenza della riforma del Trasporto Pubblico Locale (Tpl) dovuta anche ai mutamenti nel tempo. Si riferisce al decreto legislativo n. 422 del 1997 che ha conferito alle Regioni, tra le altre cose, le competenze afferenti le ferrovie in concessione ivi comprese quelle in Gestione Commissariale Governativa stabilendo inoltre, all'articolo 8, anche il trasferimento dallo Stato alle medesime Regioni del complesso immobiliare delle ex gestioni governative, disponendo che il trasferimento fosse esente da imposte e tasse.

La situazione complessiva del Tpl nel corso degli anni successivi, si è evoluta in modo spesso incoerente, al punto che ancora oggi si discute sull'apertura al mercato e sul rilancio delle ferrovie regionali sia in termini di riqualificazione infrastrutturale che di riprogrammazione dei servizi. Il problema della limitatezza delle risorse finanziarie ha indubbiamente rallentato taluni programmi per cui ogni utile azione mirata a velocizzare processi di efficientamento e di valorizzazione degli *asset* non può che favorire la competitività e la più efficace strutturazione dell'intero comparto del trasporto pubblico regionale.

In tale contesto di ristrettezza delle risorse finanziarie si inserisce l'azione, da parte di alcune Regioni, volta a conferire i beni non direttamente correlati con l'esercizio, ovvero non più utilizzati né più utilizzabili, alle società di Tpl costituite dalle ex Gestioni Commissariali Governative; ciò, da una parte, per potenziare la struttura patrimoniale delle società in oggetto e, dall'altra, per avviare un processo di valorizzazione di significativi *asset* patrimoniali altrimenti destinati a depauperarsi in modo spesso irreversibile.

In molti casi, tuttavia, non è stato possibile concretizzare queste operazioni in ragione del gravoso onere finanziario connesso alle imposte di registro relativa ad ogni trasferimento immobiliare. Ritiene utile però precisare che le società costituite dalle ex Gestioni Commissariali Governative sono, attualmente, a totale controllo pubblico e quindi soggette alle disposizioni del T.U. sulle società a partecipazione pubblica ed al controllo diretto delle Amministrazioni di competenza. Ciò posto, ed anche in coerenza con la disposta esenzione da ogni imposta e tassa del trasferimento dei beni delle ex gestioni governative dallo Stato alle Regioni, disposta con predetto articolo 8, comma 4, del citato decreto n. 422 ritiene che sarebbe utile estendere tale esenzione anche ai casi di conferimento di parte di tali beni alle società costituite dalle ex gestioni governative: per lo Stato e per le Regioni.

Sotto il profilo finanziario, tale esenzione dovrebbe essere neutrale atteso che

con l'assoggettamento all'imposta si genera un'uscita finanziaria per la società pubblica beneficiaria del conferimento con un corrispondente aumento di gettito d'imposta per l'erario neutralizzato, tuttavia, dall'esborso, da parte dell'Ente conferente, rappresentato dal trasferimento di risorse alla medesima società beneficiaria a titolo di copertura degli oneri sostenuti per accettare i beni oggetto del conferimento. Nondimeno il perdurare dell'assoggettamento all'imposta alla fine andrebbe a disincentivare possibili iniziative virtuose mirate alla valorizzazione patrimoniale di un compendio non più necessario per l'esercizio ferroviario ed al recupero in autofinanziamento di risorse da utilizzare per il miglioramento ed il potenziamento delle infrastrutture di trasporto ferroviario regionale.

Considerato quanto esposto, si riserva di proporre nell'esame parlamentare del disegno di legge di bilancio un'apposita proposta emendativa, su cui auspica una ampia convergenza.

Mario TULLO (PD) invia i colleghi a prestare particolare attenzione al tema delle spese sostenute dai lavoratori marittimi italiani per il conseguimento nonché il rinnovo di specifici certificati e abilitazioni.

In tal senso, ricorda che, in attuazione della direttiva 2012/35/UE, il decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, ha ridefinito la disciplina riguardante i requisiti minimi di formazione della gente di mare, imponendo alle autorità competenti in materia di assicurare, da un lato, che i lavoratori marittimi ricevano una formazione conforme ai requisiti di cui alla Convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulle norme relative alla formazione della gente di mare, adottata a Londra il 7 luglio 1978 e ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739 («Convenzione STCW»), e siano in possesso dei rilevanti certificati nonché, dall'altro lato, che gli equipaggi siano abilitati in conformità con la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra nel 1974 e resa

esecutiva con l. 23 marzo 1980, n. 313, e siano in possesso dei medesimi certificati.

Per l'ottenimento e il rinnovo dei predetti certificati, il citato decreto legislativo n. 71/2015, richiede, tra l'altro, l'espletamento da parte dei lavoratori marittimi delle attività di formazione, aggiornamento e adeguamento previste, a livello internazionale, dalla Convenzione STCW, come recentemente emendata dalle Risoluzioni adottate in occasione della Conferenza di Manila del 2010. Si tratta di prescrizioni assolutamente rilevanti per lo svolgimento dell'attività di lavoratore marittimo, posto che, a norma dell'articolo 15 del medesimo decreto legislativo n. 71/2015, è onere della compagnia di navigazione presso cui tali soggetti sono imbarcati assicurare che gli stessi siano in possesso dei certificati, a pena di sanzioni pecuniarie oppure del fermo della nave.

Alla luce di queste circostanze, assume immediato e preminente interesse che i lavoratori marittimi italiani, o residenti in Italia, espletino le attività di formazione per l'ottenimento ovvero il rinnovo dei certificati necessari a prestare la propria attività lavorativa posto che, con circolare n. 8 del 27 dicembre 2011, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha disposto la scadenza di tutti i certificati di competenza per il 1° gennaio 2017.

Trattandosi di disposizione che attua obblighi internazionali cui l'Italia è vincolata il termine del 1° gennaio 2017 non appare prorogabile e la mancata sostituzione con nuovi certificati di quelli in scadenza determinerà l'impossibilità per i lavoratori marittimi italiani di continuare a prestare la propria opera lavorativa, costringendo per contro gli armatori ad assumere i provvedimenti necessari al fine di dotarsi di equipaggi qualificati.

A partire da tale data, quindi, i certificati in questione dovranno essere rilasciati con le modalità previste dal citato decreto legislativo n. 71/2015, attuate da alcuni decreti recentemente adottati dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, che hanno predisposto e/o aggiornato la disciplina relativa all'addestramento della marineria italiana in confor-

mità con le innovazioni introdotte dagli Emendamenti di Manila 2010 alla Convenzione STCW. Tenendo in considerazione l'onerosità dei corsi di formazione necessari per l'ottenimento e il rinnovo dei certificati di cui alla Convenzione STCW, ritiene necessario prevedere e finalizzare incentivi a favore dei lavoratori marittimi italiani che partecipino ai citati corsi.

Segnala, tuttavia, che considerato il livello salariale medio del comparto, e la sopravvenienza di una normativa di radicale modifica dei titoli abilitativi, dovrebbe costituire esigenza di interesse generale, e sociale, per il comparto marittimo e per i suoi lavoratori, che per l'adeguamento dei titoli alle norme sopravvenute venisse fornito un sostegno economico, come peraltro avviene per categorie di lavoratori soggetti a migliori condizioni socio-economiche e reddituali, come i liberi professionisti.

Per quanto riguarda l'impatto economico sul bilancio dello Stato dovuto alla predetta detrazione fiscale, prevede un impegno pari a circa 5.500.000,00 euro nel prossimo quinquennio, considerando che i certificati ottenuti e/o rilasciati ai lavoratori marittimi hanno durata quinquennale, secondo le disposizioni dei decreti ministeriali attuativi del decreto legislativo n. 71/2015. Infatti, secondo i dati forniti dalle associazioni di settore, si stima che il numero dei marittimi italiani imbarcati sulle navi nazionali ed estere sia pari a 40.000, inclusi gli equipaggi delle navi da diporto. Di tali soggetti, il 10 per cento deve ottenere per la prima volta i certificati richiesti dalla Convenzione di STCW ed è quindi chiamato a sostenere costi di formazione pari a circa 1.000,00 euro ciascuno. Il restante 90 per cento dovrà invece partecipare esclusivamente alle attività di aggiornamento/adeguamento necessarie per il rinnovo di certificati già conseguiti, con spese di formazione di circa 500,00 euro ciascuno.

Segnala, quindi, che il totale complessivo delle spese sostenute dai lavoratori marittimi per l'ottenimento e il rinnovo dei certificati sia stimabile in euro 22.000.000,00 nel quinquennio che, considerato il livello di tassazione media ap-

plicabile al personale marittimo italiano (circa il 25 per cento), dovrebbe significare un livello complessivo di detrazioni fiscali pari a circa 5.500.000,00 euro.

Intende, inoltre, favorire l'ingresso di nuove forze tra gli organici del Corpo delle capitanerie di porto, quantificandole in almeno 300 soggetti, per venire incontro alle sempre più incalzanti incombenze che, come è noto, investono il Corpo.

Concludendo, annuncia quindi l'intenzione di proporre emendamenti in tal senso.

Roberta OLIVARO (CI) ricordando che l'articolo 22 del disegno di legge di bilancio è rubricato « misure di attrazione degli investimenti », ritiene che sarebbe opportuno cogliere l'occasione per legiferare, finalmente, sull'istituzione delle cosiddette « zone economiche speciali ».

Ricorda che una zona economica speciale è un territorio ben identificato dove le aziende insediate possono beneficiare di regimi particolari e ritiene che creare condizioni favorevoli in termini doganali, fiscali, finanziari e amministrativi per favorire l'insediamento nella zona economica speciale di aziende internazionali che svolgono attività logistica o industriale, e quindi promuovere lo sviluppo economico e l'occupazione sia vantaggioso non solo per quelle aziende ma anche, a parte ovviamente per la zona medesima, per i territori circostanti e le loro economie. Ricordando che le predette zone sono presenti un po' ovunque nel mondo, anche all'interno dell'Unione europea (in Polonia ve ne sono addirittura 14 di queste zone), ritiene che sia arrivato il momento di introdurre tali zone anche nell'ordinamento giuridico italiano e si chiede se un apposito emendamento al disegno di legge di bilancio non possa rappresentare un mezzo opportuno.

Paolo COPPOLA (PD) a parte ogni valutazione nel merito, osserva che andrebbero fatti maggiori sforzi, da parte del Governo e dei suoi uffici, per migliorare talune parti del disegno di legge di bilancio. Si riferisce, in particolare, alle schede

contenute nella parte relativa alle « Note integrative » che incorporano un contenuto estremamente deludente che non aiuta a capire ciò che dovrebbero illustrare. A titolo di esempio rileva che nelle schede relative al Ministero delle attività produttive un solo obiettivo strategico sembra corredato da indicatori che ne agevolino, anche, la comprensione e la reale misurazione. Segnala, peraltro, che in una delle schede relative alla missione dell'internazionalizzazione del sistema produttivo, in tema di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese e promozione del *made in Italy*, uno degli obiettivi ha come valore indicativo di outcome (indicatore di impatto) un valore almeno maggiore di zero del volume di esportazione. Conclude ritenendo che quantomeno prova di scarsa ambizione.

Vincenzo GAROFALO (AP) considerando la presenza nel testo di diffusi interventi recanti definanziamenti in molti settori, avrebbe preferito che il Governo fosse presente alla riunione in modo da essere maggiormente informati e per discutere nel merito in modo fattivo. Tuttavia, non essendo ciò possibile, annuncia per il momento l'intenzione di proporre almeno due soluzioni emendative. La prima, connessa al definanziamento del programma 13.9 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, volta ad evitare la riduzione al contributo per l'attraversamento veloce dello stretto di Messina, prevista in un milione di euro per il 2017. La seconda concernente stanziamenti a favore della formazione dei macchinisti di treni, anche considerato il previsto incremento del traffico del trasporto merci ferroviario che dovrebbe verificarsi in un prossimo futuro anche in virtù dei recenti interventi nella legislazione di settore.

Paolo GANDOLFI (PD) dichiara di comprendere le ragioni relative all'accorpamento, operato con l'articolo 21, dei finanziamenti agli investimenti e allo sviluppo infrastrutturale del Paese in un

unico e grande fondo, anche se ritiene questa operazione piuttosto singolare e meritevole di approfondimento e di interlocuzione con il Governo.

Segnala altresì di condividere lo spirito degli emendamenti annunciati negli interventi precedenti e annuncia l'intenzione di presentarne altri volti ad agevolare la defiscalizzazione del costo degli abbonamenti per gli utenti del trasporto pubblico locale, l'incremento degli stanziamenti del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture di quanto già previsto nella legge di stabilità del 2016 (legge 28 dicembre 2015, n. 208, articolo 1, commi 640 e 644) per le ciclovie turistiche, nonché un intervento per il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale le cui risorse, nonostante i molti passi in avanti fatti di recente, ivi compreso quanto recato dall'articolo 77 del provvedimento in esame, meritano di essere stabilizzate per garantire maggiori certezze agli enti locali.

Anna Maria CARLONI (PD) condivide quanto precedentemente dichiarato in riferimento alla disciplina introdotta dall'articolo 21 sul Fondo da ripartire per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, in quanto la riconduzione dei diversi finanziamenti ad un unico fondo rischia non solo di non semplificarne la gestione ma anche di complicare, soprattutto, i lavori parlamentari.

Michele Pompeo META, *presidente*, riferendosi a quanto, in premessa al suo intervento, aveva segnalato la collega Bruno Bossio, ricorda di aver precisato quali siano i principi generali riferiti alla procedura di esame parlamentare della manovra di bilancio.

Per quanto attiene al testo in oggetto, intende soffermare, anch'egli, l'attenzione su quanto contenuto all'articolo 21. Sul punto teme che l'accorpamento di finanziamenti su così tante materie provochi un certo gigantismo con possibili effetti disfunzionali, che potrebbe essere evitato riportando le opportune responsabilità ai singoli ministeri competenti nei diversi settori coinvolti dalla norma in esame.

Nel rimarcare che l'assenza del Governo nella presente seduta non consente l'opportuna interlocuzione sulla natura di tale intervento normativo, ciò che emerge è come si porti nelle disponibilità del Ministero dell'economia e delle finanze la parte più cospicua degli investimenti infrastrutturali, nonostante la parte più rilevante della programmazione avvenga attraverso realtà vigilate da singoli e altri ministeri (Anas, Ferrovie dello Stato). Si riserva pertanto di assumere le opportune iniziative emendative su tale aspetto.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, nel ringraziare i colleghi per gli spunti di riflessione, si dichiara disponibile a svolgere un comune lavoro di approfondimento funzionale alla predisposizione della relazione da trasmettere alla Commissione Bilancio.

Roberta OLIARO (CI) osserva che proposte emendative approvate dalla Commissione garantiscono maggior efficacia nell'azione parlamentare volta al miglioramento della proposta del Governo.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili.

C. 4110 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite V e VI).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 3 novembre 2016.

Ivan CATALANO (CI), *relatore*, formula una proposta di parere (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata presentata una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*).

da parte del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà.

Diego DE LORENZIS (M5S) ritiene opportuno inserire nel parere formulato dal relatore alcune condizioni al fine di meglio dettagliare i finanziamenti relativi agli investimenti FS e agli interventi per far fronte ai debiti della regione Campania con l'EAV (Ente Autonomo Volturno) anche considerato che le suddette risorse sono attinte dal Fondo sviluppo e coesione in modo tale che sia difficile se non impossibile verificare da quali progetti, cui erano originariamente destinate, siano state prelevate, e che non è chiaro se si vi sia una contestuale riduzione delle risorse provenienti dall'Unione europea.

Segnala quindi l'opportunità di modificare la proposta al fine di evidenziare che le Commissioni, non essendo stata messa in condizione di conoscere dettagli necessari, non è in condizione analizzare con completezza le problematiche in oggetto.

Roberta OLIARO (CI) ritiene importante l'inserimento nel parere delle problematiche, da lei già segnalate nella precedente riunione, relative al *reverse charge* e agli effetti che potrebbero prodursi sulla competitività dei porti italiani e delle imprese che operano nel settore logistico portuale in mancanza di interventi opportuni. Segnala tuttavia che sarebbe prefe-

ribile intervenire, con alcune modifiche, nella parte introduttiva del parere, per più limitarsi, nella parte dispositiva, a chiedere approfondimenti sull'effettivo gettito atteso dalla disposizione.

Ivan CATALANO (CI), *relatore*, sottolinea che il parere presentato è destinato alle Commissioni riunite V e VI ritiene che non sarebbe ortodosso avanzare richieste come se fosse rivolto direttamente al Governo.

Ritiene tuttavia importante che sul contratto di programma ferroviario il Governo fornisca quanto prima informazioni più dettagliate e si dichiara disponibile a riformulare la premessa della sua proposta al fine di accogliere le richieste del collega De Lorenzis, nonché a modificare la parte dispositiva nel senso indicato dalla deputata Oliaro (*vedi allegato 3*).

Michele Pompeo META, *presidente*, pone quindi in votazione la proposta di parere, come riformulata dal relatore e avverte che dall'eventuale approvazione discenderà la preclusione del parere alternativo presentato da parte del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 14.10.

ALLEGATO 1

**DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale
e per il finanziamento di esigenze indifferibili (C. 4110 Governo).**

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, recante « Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili » (C. 4110 Governo),

premesso che il decreto-legge in questione si inquadra nell'ambito delle iniziative urgenti connesse alla stabilizzazione della finanza pubblica e prevede interventi di notevole importanza e strettamente connesse all'imminente legge di bilancio;

esaminati in particolare gli articoli 4, 10 e 11;

rilevato che l'articolo 4, commi 7 e 8, cancellando il meccanismo del *reverse charge*, potrebbe incidere sulla competitività dei porti italiani e delle imprese che operano nel settore logistico portuale;

segnalato che l'articolo 10, rubricato Finanziamento investimenti FS, prevede al comma 1, l'assegnazione di ulteriori risorse nell'ambito dell'aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016 e per l'esattezza di 320 milioni di euro per l'anno 2016 e 400 milioni di euro per l'anno 2018 e al comma 2, stabilisce che le risorse stanziare per il 2016 per il contratto di programma con RFI siano destinate al contratto 2016-2020, in corso di perfezionamento;

valutato favorevolmente l'intervento riferito al contratto di servizio di RFI, di cui si sollecita il tempestivo invio al Parlamento per il prescritto esame da parte

delle competenti Commissioni parlamentari;

richiamati inoltre i due interventi relativi al trasporto pubblico locale di cui all'articolo 11 riferiti al contributo straordinario di importo massimo pari a 600 milioni di euro, per far fronte ai debiti della regione Campania con l'EAV (Ente Autonomo Volturno), e di 90 milioni di euro per l'anno 2016 a copertura dei debiti del servizio di trasporto pubblico regionale in Molise;

preso altresì atto della ineludibilità della misura a sostegno del trasporto pubblico locale di alcune realtà territoriali problematiche, al quale non si ravvisa alcuna alternativa compatibile con la prosecuzione del servizio;

rilevato, sul piano formale, che l'articolo 10 comma 2 dovrebbe riferirsi al « contratto di programma, parte servizi » e non al « contratto di servizio con RFI »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 4, si abbia cura di introdurre una disciplina dei depositi IVA in cui la doverosa attività di contrasto ai fenomeni fraudolenti legati ad un indebito utilizzo di tale istituto si coniughi con la difesa dei settori e degli operatori economici nazionali attivi nel settore del tra-

sporto e della logistica portuale; al riguardo si valuti l'opportunità di approfondire gli effetti finanziari connessi alla misura introdotta dal presente decreto-legge – quantificati in 150 milioni per il 2017 e in 200 milioni per gli anni successivi – anche alla luce della possibile riduzione di gettito derivante dalla minore

riscossione di dazi doganali conseguente all'impatto negativo sui flussi di traffico;

b) all'articolo 10, comma 2, si verifichi l'esigenza di operare una correzione formale, sostituendo le parole « contratto di servizio » con « contratto di programma, parte servizi ».

ALLEGATO 2

**DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale
e per il finanziamento di esigenze indifferibili (C. 4110 Governo).**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO
SINISTRA ITALIANA-SINISTRA ECOLOGIA LIBERTÀ**

La Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata la proposta di legge C. 4110 « Conversione in legge del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili », considerato che:

il decreto-legge in esame prevede disposizioni di carattere eterogeneo, comprendendo nello stesso contesto normativo misure in materia di riscossione, emersione e rientro di capitali detenuti all'estero; disposizioni di finanziamento di spese collegate ad esigenze indifferibili che spaziano dal Fondo sociale per l'occupazione a quello di garanzia delle PMI; a misure a favore dei comuni che accolgono immigrati; a misure per il trasporto regionale; allo stanziamento di nuove risorse finanziarie per il contratto RFI; a misure per la promozione e lo sviluppo del settore agroalimentare; al potenziamento del *tax credit* per il cinema e l'audiovisivo; a disposizioni sulla partecipazione di personale militare alla missione di supporto sanitario in Libia ed a quella delle Nazioni Unite denominata UNSMIL, costituendo, in tal guisa, un impianto che disattende quel monito del Capo dello Stato, più volte indirizzato a Governo e Parlamento, ad una maggiore attenzione al profilo della omogeneità di contenuto dei decreti-legge;

per quanto concerne le materie attinenti la Commissione IX, l'articolo 10 del provvedimento reca disposizioni di finanziamento per gli investimenti di Fer-

rovie dello Stato. Il comma 1 dell'articolo 10, nell'autorizzare lo stanziamento, stabilisce che l'aggiornamento 2016 del Contratto di programma – Parte investimenti, sia integrato con le suddette disponibilità, mentre il comma 2 specifica che le risorse stanziare per il 2016 sono destinate al « contratto di servizio » RFI 2016-2020 in corso di perfezionamento. Il Contratto di programma con RFI ha ricevuto il parere favorevole del CIPE il 10 agosto 2016, sia per l'aggiornamento 2016 della Parte investimenti, sia per la Parte servizi 2016-2021. Il Contratto 2012-2016 – Parte Investimenti è stato siglato tra MIT e RFI in data 8 agosto 2014. L'articolo 3, comma 2 del Contratto prevede che a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del Contratto, le Parti, d'intesa con il MEF, tengano conto opportunamente delle eventuali novità intervenute e provvedano alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al Contratto. L'aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti è stato approvato con Delibera CIPE n. 112 del 23 dicembre 2015;

sul tema degli investimenti destinati al settore ferroviario, il gruppo parlamentare di Sinistra Italiana ha più volte chiesto al Governo di orientare gli sforzi verso una mobilità ferroviaria sostenibile, sia a carattere urbano che extraurbano, concentrando in particolare le risorse economiche per migliorare le condizioni delle

migliaia di pendolari che sono costretti a spostarsi ogni giorno su treni e linee non ammodernate. In particolare sarebbe prioritario per il Paese attuare il Programma per la mobilità sostenibile per oltre 2 miliardi e 150 milioni di euro annui per il rinnovo e l'integrazione dello stock di treni per i pendolari e di autobus urbani e extraurbani contenuto nel Social Compact presentato dal gruppo parlamentare di Sinistra Italiana, il Governo anche in questa occasione dimostra dunque una scarsa attenzione rispetto a questa priorità;

inoltre, sotto il generico titolo *Misure urgenti per il trasporto regionale*, l'articolo 11 reca in realtà misure specifiche rivolte al salvataggio finanziario dell'Ente Autonomo Volturno – EAV s.r.l, la società di trasporti ferroviari della Regione Campania. A Napoli, infatti, rimane gravissima la situazione che coinvolge la ferrovia Circumvesuviana, una delle ferrovie più colpite dai tagli degli ultimi anni, con treni vecchi e degradati, vagoni stracolmi di persone perché insufficienti a garantire un servizio adeguato per una tratta molto frequentata come quella che collega Napoli con i quartieri e i comuni ad Est. Si tratta di una delle linee pendolari più frequentate della Campania, con 142 chilometri di lunghezza e oltre 121 mila utenti ogni giorno; nell'ultimo anno, secondo l'ultimo rapporto «Pendolaria» di Legambiente, sono stati numerosi gli episodi di disagi e disservizi, con treni fermi anche un'ora alle fermate a causa di guasti e rotture dei mezzi. Proprio il materiale rotabile e la scarsa frequenza del servizio sono le cause maggiori dei problemi della Circumvesuviana. Come è emerso sulla stampa ancora di recente, l'Eav (Ente autonomo Volturno), l'azienda che gestisce il trasporto regionale della Campania tra cui la ferrovia Circumvesuviana, versa in condizioni finanziarie e industriali disastrose, avendo accumulato passività totali pari a 823 milioni di euro a fronte di un patrimonio netto di circa 10 milioni. L'azienda presenta, all'interno dei principali indicatori di bilancio riguardanti la redditività, un quadro preoccupante: il margine operativo lordo (Mol) calcolato sui

ricavi segna un -4,5 per cento, mentre il risultato operativo sugli investimenti (Roi) è altrettanto negativo (-2,7 per cento); in merito alla gestione finanziaria dell'azienda, la Corte dei Conti, che ha avviato un'indagine sull'Eav e sulle ferrovie di Napoli, ha accertato un danno erariale di 7,6 milioni di euro. Secondo il presidente dell'Eav, Umberto De Gregorio, il problema del debito nascerebbe «per contenziosi con imprese che avevano aperto cantieri, poi chiusi improvvisamente nel 2011 dalla giunta Caldoro». Secondo il presidente dell'Eav, la fusione dei servizi era una cosa utile, ma «quella di aziende finanziariamente disastrose ha determinato un mostro con un debito enorme e ingestibile e con oltre 2700 contenziosi in corso». Il primo effetto della débacle finanziaria e industriale riguarda l'ammodernamento del parco mezzi. Sui treni che percorrono la Circumvesuviana – ma anche le altre ferrovie del comprensorio come la Cumana o la Circumflegrea – viaggiano treni che hanno più di vent'anni. Sempre a detta dello stesso presidente De Gregorio, «è come se stessi portando i passeggeri in giro con le Cinquecento degli anni '60, che si fermano in continuazione». Nel caso della società Ente Autonomo Volturno (EAV), considerati i rilevanti disavanzi economici, l'articolo 16, comma 5 e successivi, del decreto-legge n. 83/2012 ha previsto la nomina di un Commissario ad acta per la ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti e per l'elaborazione di un piano di rientro dal disavanzo accertato, nonché un piano dei pagamenti da sottoporre all'approvazione del MIT e del MEF, approvazione intervenuta con successivo Accordo MIT-MEF del 24 dicembre 2013, ratificato con delibera di Giunta regionale n. 130 del 2014. Quanto ai servizi ferroviari, questi saranno oggetto di un processo di razionalizzazione e di efficientamento, sempre a cura del Commissario governativo, processo che sarà poi verificato dal MIT (articolo 16-bis, decreto-legge n. 95/2012, così come modificato e integrato dall'articolo 1, comma 301, legge di stabilità 2013). Al riguardo, devo evidenziare che il

tavolo tecnico composto da rappresentanti del MIT, del MEF e della regione Campania – istituito ai sensi dell'articolo 16, comma 8, del richiamato decreto-legge n.83 – ha più volte chiesto chiarimenti e aggiornamenti sia al Commissario che alla stessa regione. Purtroppo, come emerso anche nella seduta del 18 marzo scorso dello stesso tavolo, il disavanzo di EAV, inizialmente stimato in 712 milioni euro risulta oggi di oltre 850 milioni euro, di cui buona parte non ancora ripianati. Ovviamente, tale situazione di criticità finanziaria incide sulla qualità dei servizi ferroviari esercitati e presuppone che, nel più breve tempo possibile, le richiamate attività di risanamento ed efficientamento, compiute in modo coordinato dal Commissario, dalla regione Campania e dall'EAV, siano portate rapidamente a conclusione. In base al decreto legge n. 83 del 2012, il ruolo del commissario scade solo in data 31 dicembre 2017. Il predetto commissario è stato più volte rinnovato nell'incarico e l'ultimo incarico di rinnovo risulta scaduto il 9 marzo 2016. Essendo ormai trascorsi i 45 giorni di proroga legale, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 444 del 1994, la posizione in esame risulta vacante con potenziali responsabilità delle autorità preposte alla nomina (Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la regione Campania). Inoltre, il presidente della giunta regionale, nel mese di aprile 2016, ha inviato una lettera al Ministro dell'economia e delle finanze e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per richiedere il rientro nella gestione ordinaria in contrasto con la normativa nazionale vigente. Successivamente è stata presentata e approvata una delibera di giunta regionale il 14 giugno 2016 avente ad oggetto « presa d'atto della scadenza del commissario *ad acta ex* articolo 16, comma 5, del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, e determinazioni conseguenti ». Il provvedimento in esame rappresenta l'ultimo atto di quella che sembra una gestione della vicenda EAV al di fuori di un quadro di legalità e correttezza

istituzionale. Inoltre, nulla viene previsto per quegli investimenti assolutamente prioritari riguardanti l'ammodernamento e al ripristino delle infrastrutture relative alle tratte di competenza della società. Come comunicato dalla stessa EAV si tratta delle seguenti opere volte al miglioramento della mobilità: Raddoppio della tratta Torre Annunziata-Pompei-Opere di completamento degli impianti vari e opere di restyling stazioni di Boscotrecase e Boscoreale (opere sostanzialmente completate); Raddoppio della tratta Torre Annunziata-Pompei e interrimento linea ferroviaria nel territorio di Pompei; Interventi finalizzati ad aumentare l'accessibilità alla stazione di Acerra; Accessibilità alla stazione di S. Giovanni a Teduccio; Riqualficazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo; Raddoppio tratta Torre Annunziata-Castellammare compresa la riqualficazione delle stazioni di Madonna dei Flagelli e Via Nocera;

sulla base di dati appresi, rispetto al tema della sicurezza ferroviaria va posto in atto uno sforzo per poter reperire i necessari finanziamenti atti a implementare nuove e più moderne tecnologie nel campo del segnalamento ferroviario che possano garantire un più elevato livello di sicurezza. Tali interventi, per le linee flegree, ammontano a un totale di 140 milioni di euro, mentre quelli sulle vesuviane ammontano a 586 milioni di euro. Si tratta di investimenti assolutamente indispensabili ai quali questo provvedimento non dà risposta;

allo stesso modo, appare stigmatizzabile l'utilizzo di risorse rinvenienti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione territoriale (Fsc), che dovrebbero essere utilizzate per interventi di sviluppo del territorio e delle sue infrastrutture all'interno dei cosiddetti « Patti per il Sud », per coprire debiti finanziari di una società partecipata,

alla luce di quanto precede esprime

PARERE CONTRARIO

ALLEGATO 3

**DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale
e per il finanziamento di esigenze indifferibili (C. 4110 Governo).**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, recante « Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili » (C. 4110 Governo),

premesso che il decreto-legge in questione si inquadra nell'ambito delle iniziative urgenti connesse alla stabilizzazione della finanza pubblica e prevede interventi di notevole importanza e strettamente connesse all'imminente legge di bilancio;

esaminati in particolare gli articoli 4, 10 e 11;

rilevato che l'articolo 4, commi 7 e 8, cancellando il meccanismo del *reverse charge*, potrebbe incidere sulla competitività dei porti italiani e delle imprese che operano nel settore logistico portuale;

segnalato che l'articolo 10, rubricato Finanziamento investimenti FS, prevede al comma 1, l'assegnazione di ulteriori risorse nell'ambito dell'aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016 e per l'esattezza di 320 milioni di euro per l'anno 2016 e 400 milioni di euro per l'anno 2018 e al comma 2, stabilisce che le risorse stanziare per il 2016 per il contratto di programma con RFI siano destinate al contratto 2016-2020, in corso di perfezionamento;

valutato favorevolmente l'intervento riferito al contratto di programma di RFI, di cui si sollecita il tempestivo invio al Parlamento per il prescritto esame da parte delle competenti Commissioni parlamentari;

rilevato che solo a seguito dell'esame parlamentare del suddetto contratto sarà possibile comprendere la destinazione effettiva delle risorse impiegate;

richiamati inoltre i due interventi relativi al trasporto pubblico locale di cui all'articolo 11 riferiti al contributo straordinario di importo massimo pari a 600 milioni di euro, per far fronte ai debiti della regione Campania con l'EAV (Ente Autonomo Volturno), e di 90 milioni di euro per l'anno 2016 a copertura dei debiti del servizio di trasporto pubblico regionale in Molise;

segnalato che le suddette risorse sono attinte dal Fondo sviluppo e coesione – programmazione 2014/2020, senza che si possa allo stato verificare né da quali progetti cui erano originariamente destinate siano state prelevate, né se ciò comporti una automatica riduzione di quota parte di risorse dell'Unione europea;

preso altresì atto della ineludibilità della misura a sostegno del trasporto pubblico locale di alcune realtà territoriali problematiche, al quale non si ravvisa alcuna alternativa compatibile con la prosecuzione del servizio;

rilevato, sul piano formale, che l'articolo 10 comma 2 dovrebbe riferirsi al « contratto di programma, parte servizi » e non al « contratto di servizio con RFI »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 4, si valuti l'opportunità di approfondire gli effetti finanziari connessi alla misura introdotta dal presente decreto legge – quantificati in 150 milioni per il 2017 e in 200 milioni per gli anni successivi – anche alla luce della possibile riduzione di gettito derivante

dalla minore riscossione di dazi doganali conseguente all'impatto negativo sui flussi di traffico;

b) all'articolo 10, comma 2, si verifichi l'esigenza di operare una correzione formale, sostituendo le parole « contratto di servizio » con « contratto di programma, parte servizi ».