

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 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021. C. 1334 Governo (Relazione alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) 128

SEDE REFERENTE:

Modifica all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esercizio di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta da parte dei dipendenti delle società concessionarie della gestione dei parcheggi e delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone. C. 680 Baldelli (*Seguito dell'esame e rinvio*) 135

ALLEGATO (*Emendamenti presentati*) 140

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante ripartizione delle risorse del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205. Atto n. 51 (Rilievi alla V Commissione) (*Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio*) . 137

SEDE CONSULTIVA

Martedì 13 novembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 11.15.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021.

C. 1334 Governo.

(Relazione alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame.

Alessandro MORELLI, *presidente*, fa presente che la Commissione è chiamata a

esaminare il disegno di legge recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 (C. 1334 Governo), ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, per le parti di propria competenza.

A questo riguardo, ricorda che la riforma della legge di contabilità e finanza pubblica, introdotta dalla legge 4 agosto 2016, n. 163, in attuazione dell'articolo 15 della legge 24 dicembre 2012, n. 243, ha apportato alcune significative innovazioni alla previgente disciplina contabile.

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

In questo quadro, in occasione dell'entrata in vigore della citata riforma, la Presidenza della Camera ha trasmesso ai Presidenti delle Commissioni permanenti, con lettera del 25 ottobre 2016, un documento in cui sono state individuate alcune linee guida di carattere procedurale che costituiscono 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, come chiarito dalle citate linee guida, tutte le disposizioni regolamentari aventi ad oggetto l'esame del disegno di legge finanziaria e del disegno di legge di bilancio devono intendersi riferite, rispettivamente, alla prima e alla seconda sezione del disegno di legge di bilancio.

Inoltre, ai fini dell'esame presso le Commissioni di settore, le parti di competenza di ciascuna di esse 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, pertanto, oltre alle disposizioni di propria competenza contenute nella prima sezione, saranno esaminate anche le Tabelle relative agli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella n. 2), Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3), del Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella n. 10), contenute nella seconda sezione.

L'esame si concluderà con l'approvazione di una relazione sulle parti di competenza del disegno di legge di bilancio e con la nomina di un relatore. Potranno essere presentate relazioni di minoranza. La relazione approvata dalla Commissione e le eventuali relazioni di minoranza saranno trasmesse alla Commissione bilancio. I relatori (per la maggioranza e di minoranza) potranno partecipare ai lavori della Commissione bilancio per riferire circa i lavori svolti presso la Commissione di settore.

La Commissione potrà inoltre esaminare gli eventuali emendamenti riferiti alle parti di sua competenza. A tale proposito, come emerge dal documento citato, il regime di presentazione degli emendamenti nelle Commissioni di settore e in Assemblea non ha subito 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 possono essere presentati sia nella presente Commissione sia direttamente presso la Commissione bilancio. La stessa regola è peraltro applicabile anche agli emendamenti compensativi all'interno di parti di competenza di questa Commissione.

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, secondo le previsioni del Regolamento della Camera e della legislazione vigente in materia, fermo restando che, come da prassi, gli emendamenti che saranno ripresentati in V Commissione bilancio, ivi compresi quelli approvati, saranno comunque sottoposti,

analogamente a quelli presentati direttamente in V Commissione, ad una puntuale valutazione di ammissibilità, ai fini dell'esame in sede referente, da parte della Presidenza della medesima V Commissione.

In particolare, come risulta dal predetto documento, cui fa integralmente rinvio, sono previste specifiche regole per l'emendabilità della prima e della seconda sezione nonché per gli emendamenti volti a modificare, con finalità 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 saranno 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.

Comunica di avere assegnato le funzioni di relatore al deputato Scagliusi, che invita pertanto a svolgere la relazione introduttiva.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), *relatore*, illustrando il provvedimento, rileva che esso reca, analogamente a quelli relativi agli anni precedenti, un intervento normativo di portata ampia e diversificata con 108 articoli (di cui 14 relativi agli stati di previsione).

In questa sede, dopo una sintetica indicazione degli obiettivi di finanza pubblica perseguiti dalla manovra e dei principali saldi, si limita a trattare i punti di competenza e di interesse della Commissione.

Il provvedimento di manovra fissa l'obiettivo di indebitamento netto nominale – come ricorda la relazione illustrativa – ad un livello pari al –2,4 per cento del PIL nel 2019, al –2,1 per cento del PIL per il 2020 e al –1,8 per cento del PIL per il 2021. Il saldo netto da finanziare programmatico del bilancio dello Stato, in coerenza con il quadro delle compatibilità di finanza pubblica e gli obiettivi programmatici di *deficit*, potrà aumentare fino a 68,5 miliardi di euro nel 2019, 56,5 miliardi nel 2020 e 45,5 miliardi nel 2021. Il corrispondente saldo netto da finanziare di cassa potrà aumentare fino a 147 miliardi di euro nel 2019, 110,5 miliardi nel 2020 e 96 miliardi nel 2021. In termini di competenza, le disposizioni previste con la manovra di finanza pubblica comportano un incremento in valore assoluto del saldo tendenziale del bilancio dello Stato di circa 28 miliardi nel 2019, 26,3 miliardi nel 2020 e 30 miliardi nel 2021. Per effetto delle disposizioni adottate è attesa una riduzione delle entrate per un importo pari a circa 8,2 miliardi nel 2019, circa 6,8 miliardi nel 2020 e di circa 4 miliardi nel 2021. Le spese, invece, aumentano di circa 19,8 miliardi nel 2019, 19,5 miliardi nel 2020 e 26 miliardi nel 2021.

Passando ad esaminare la prima sezione, i principali interventi di diretta competenza della IX Commissione concernono l'attribuzione di finanziamenti connessi al crollo del cosiddetto Ponte Morandi a Genova. In particolare, sono assegnati agli autotrasportatori 80 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, al fine di compensare il settore delle maggiori spese conseguenti al citato evento (articolo 79, comma 5). Ai medesimi fini si attribuisce all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale un finanziamento pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022 (articolo 79, commi 7 e 8).

Segnala inoltre la previsione del comma 10 dell'articolo 28 che dispone un aumento della dotazione organica complessiva dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali di ulteriori 135 unità (incre-

mento da 434 a 569 unità), di cui 7 posizioni dirigenziali di livello non generale (da 35 a 42 unità), al fine di poter far fronte alle complesse funzioni affidate alla nuova Agenzia (ANSFISA). Tale obiettivo è conseguito con la modifica dell'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018, ancora in corso di conversione.

Sempre con riguardo alle disposizioni di interesse, segnala l'articolo 44 che interviene sulle modalità di verifica del rispetto del principio, stabilito dall'articolo 7-bis del decreto-legge n. 243 del 2016 di assegnazione degli stanziamenti statali ordinari in conto capitale secondo il criterio di proporzionalità rispetto alla popolazione di riferimento, in particolare conformemente all'obiettivo di destinare ai territori delle regioni del centro-sud (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna) un volume annuale di stanziamenti ordinari di parte capitale proporzionale alla popolazione di riferimento ovvero conforme ad un altro criterio relativo a specifiche criticità individuato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con cui vengono definite le modalità secondo le quali è effettuato il monitoraggio della ripartizione della spesa e del conseguimento degli obiettivi.

La disposizione, per quanto di interesse della Commissione, interviene per includere nell'ambito degli stanziamenti oggetto di verifica anche quelli compresi nei contratti di programma del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Rete Ferroviaria Italiana SpA, ivi compreso il contratto di programma 2017-2021. Si prevede inoltre che i contratti di programma siano predisposti in conformità all'obiettivo sopra indicato.

A questo proposito chiede al rappresentante del Governo di chiarire se la citata disposizione riguardi anche gli aggiornamenti dei citati contratti di programma sia con riferimento all'effettuazione del monitoraggio, sia all'obbligo di predisposizione degli stessi in conformità a quanto previsto dalla nuova formulazione dell'articolo 7-bis del decreto-legge n. 243 del 2016.

Accenna infine alla disposizione dell'articolo 62 in materia di compensazione tra regioni della tassa automobilistica.

Passando all'esame del settore delle comunicazioni, rileva innanzi tutto quanto disposto dall'articolo 19, comma 20, che istituisce nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un fondo per favorire lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di Intelligenza Artificiale, *Blockchain* e Internet of Things, con una dotazione di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021, per finanziare progetti di ricerca e sfide competitive in questi campi. Tale disposizione si riferisce alla ricerca applicata in campi che rappresentano sicuramente una delle sfide competitive più importanti nel settore dell'innovazione. Infatti tra gli obiettivi perseguiti vi è anche il supporto operativo ed amministrativo alla realizzazione di quanto previsto, al fine di valorizzarne i risultati e favorire il loro trasferimento verso il sistema economico produttivo, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese. Le risorse per questi interventi sono inseriti nell'ambito del Programma (11.7) « Incentivazione del sistema produttivo » sul nuovo capitolo 7346/MISE.

Altro importante intervento normativo concerne la soppressione, a decorrere dal 2020, delle riduzioni tariffarie per spese telefoniche a beneficio delle imprese editoriali e radiotelevisive con un risparmio netto previsto dalla Relazione tecnica di 28,252 milioni di euro (articolo 57, commi 6-9).

Pur essendo assolutamente chiaro l'intento delle citate disposizioni, ossia conservare i citati contributi per l'esercizio 2019 e cessarne la corresponsione a far data da quelli riferiti all'esercizio 2020, andrebbe valutata attentamente la formulazione tecnica della disposizione, in particolare favorendo un migliore coordinamento tra le previsioni del comma 6 e quelle dei commi 7 ed 8.

Consequenziale a tale obiettivo è la previsione del comma 9 dell'articolo 57, che prevede l'abrogazione del comma 5 dell'articolo 1 della legge 26 ottobre 2016, n. 198, che rimandava ad un regolamento

di delegificazione il riordino dei contributi dei quali si dispone ora la soppressione.

A fronte di tale riduzione di risorse, segnala che l'articolo 14, concernente il canone RAI, nel confermare, a regime, l'importo di euro 90 dovuto per il canone RAI per uso privato, già fissato per il 2017 e il 2018, stabilizza anche la previsione – già vigente per il 2017 e il 2018 – secondo cui la metà delle eventuali maggiori entrate versate a titolo di canone RAI (c.d. extra gettito) è riversata all'Erario, confermandone anche le finalizzazioni, tra le quali l'assegnazione fino ad un importo massimo di 125 milioni di euro in ragione d'anno al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, destinato al sostegno dell'editoria e dell'emittenza radiofonica e televisiva locale.

Entra infine in considerazione quanto previsto dall'articolo 89, che dispone che i maggiori introiti, pari a circa 4 miliardi di euro, derivanti dalla gara per la procedura di assegnazione di diritti d'uso delle frequenze disponibili per i servizi di comunicazione elettronica in larga banda mobili terrestri (gara per il 5G) concorrano al conseguimento degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, in particolare producendo, secondo la relazione tecnica, un miglioramento dell'indebitamento netto pari a circa 200 milioni annui dal 2019 al 2037.

Passando all'esame della sezione seconda, 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).

Partendo dall'esame della Tabella 2, riguardante lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, sono di interesse della Commissione il programma 13.8 «Sostegno allo sviluppo del trasporto», riferito principalmente al settore ferroviario, nonché il programma 15.3: «Servizi postali».

Il citato programma 13.8 «Sostegno allo sviluppo del trasporto» per la parte

iscritta nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (si ricorda infatti che una parte della spesa è iscritta nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti) reca uno stanziamento per il 2019 pari a 5.410,2 milioni di euro, quasi integralmente destinato a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. per il contratto di programma e di servizio per il trasporto ferroviario, a fronte di uno stanziamento iniziale di 6.380,8 milioni di euro a legislazione vigente. Vi è quindi una riduzione per il 2019 di 1.740 milioni di euro sul capitolo 7122. Tale riduzione è peraltro compensata per 1.140 milioni di euro con un contestuale rifinanziamento per gli esercizi successivi (660 milioni di euro per l'anno 2020, 440 milioni di euro per l'anno 2021 e 100 milioni di euro per gli anni successivi al triennio, come risulta anche dall'allegato allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze) e per i restanti 600 milioni di euro da quanto previsto nel decreto-legge n. 119 del 2018, che ha assegnato a Rete ferroviaria italiana un contributo pari a 600 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento del contratto di programma – parte investimenti 2017 – 2021. Si prevede inoltre un finanziamento di 100 milioni di euro sul capitolo 1541 (somme a Ferrovie per l'esercizio dell'infrastruttura e l'obbligo di servizio pubblico via mare).

La missione 15 «Comunicazioni» contiene il programma 15.3 «Servizi postali», concernente gli stanziamenti per i servizi postali. Si tratta principalmente dei trasferimenti correnti a Poste Italiane S.p.A. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale nel settore dei recapiti postali, per i quali si prevede complessivamente una spesa a legislazione vigente nel 2019 di circa 537,7 milioni di euro, defINANZIATI per 2,8 milioni di euro per il 2019 con le modifiche apportate in Sezione II, per arrivare ad uno stanziamento nel bilancio integrato di 534,8 milioni di euro. La differenza rispetto al bilancio a legislazione vigente dipende dal defINANZIAMENTO (-2,5 milioni di euro) relativo al

capitolo 1496 su cui sono iscritte le somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio per il rimborso a Poste dei maggiori oneri per le agevolazioni tariffarie all'editoria ed è operato, come risulta dall'Allegato allo stato di previsione del MEF, anche per gli anni successivi 2020 (-3,1 milioni di euro), 2021 (-2,8 milioni di euro) e per i successivi dieci anni a partire dal 2022 per complessivi 28,6 milioni di euro. Per quanto riguarda invece le somme da erogare a Poste italiane S.p.a. per i servizi offerti in convenzione allo Stato inclusi i rimborsi editoriali ed il servizio universale (cap. 1502) queste ammontano a 262,44 milioni di euro (spesa corrente). Su tali importi non si registrano variazioni.

Passando alla Tabella 3, relativa allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, sono di interesse della Commissione taluni programmi gestiti da questo ministero nell'ambito della Missione 15 « Comunicazioni ». Si tratta del programma 15.5 « Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico », che comprende le competenze per le frequenze a livello nazionale ed internazionale, del programma 15.8 « Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali » e del programma 15.9 « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti ». Sempre nell'ambito del MISE, dal punto di vista dei profili di interesse della IX Commissione, va poi considerato il programma 17.18 « Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione », facente parte della missione 17 « Ricerca e innovazione ». Riguardo tali programmi non si rilevano tuttavia interventi in seconda sezione nell'ambito di questa legge di bilancio.

Venendo infine allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10), il disegno di legge di bilancio 2019-2021 autorizza spese finali, in termini di competenza, pari a 12.011,3

milioni di euro nel 2019, a 14.323,8 milioni di euro per il 2020 e 10.626,7 milioni di euro per il 2021.

Gli stanziamenti di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizzati dal disegno di legge di bilancio si attestano, in termini di competenza, nell'anno 2019 in misura pari allo 1,9 per cento della spesa finale del bilancio statale, contraendosi lievemente in termini percentuali rispetto al 2018 anche nell'anno 2020 (2,2 per cento) e in modo più consistente nell'anno 2021 (1,6 per cento).

Con specifico riferimento all'anno 2019, il disegno di legge di bilancio integrato conferma, rispetto alla legge di bilancio 2018, gli importi relativi alla spesa in conto corrente, che nel 2019 si attestano a poco più di 7.000 milioni di euro, mentre la previsione presenta per il 2019 una riduzione della spesa in conto capitale per un ammontare di 1.915,8 milioni di euro (da 6.875,2 milioni di euro a 4.959,4 milioni di euro), pari a -27,8 per cento, per rimodulazioni orizzontali dovute ad adeguamenti al cronoprogramma.

La massima parte della spesa del Ministero è allocata sulle missioni 13 « Diritto alla mobilità », e 14 « Infrastrutture pubbliche e logistica ».

La missione 13, in particolare, rappresenta la quasi totalità della spesa di competenza del MIT di interesse della IX Commissione mentre la Missione 14 rientra in massima parte nella competenza della Commissione VIII.

Con riguardo alla missione 13 rispetto al bilancio a legislazione vigente, si assiste ad un leggero incremento delle risorse disponibili che passano da 8.062,9 a 8.122,6 milioni di euro.

Analizzando ora i singoli programmi, il programma 13.1 « Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale » presenta a legislazione vigente risorse per 292,8 milioni di euro, che vengono ridotte a 285,7 milioni di euro per effetto di un definanziamento per il 2019 di circa -3 milioni di euro con riguardo al settore della regolamentazione della circolazione stradale e dei servizi di motorizzazione, in particolare sul cap. 1235 (spese per attrezzature

per il dipartimento trasporti terrestri) nonché un definanziamento di 700 mila euro, per il triennio ed i successivi dieci anni relativo agli studi e la propaganda per la sicurezza stradale attraverso il CCISS (Centro di coordinamento per la sicurezza stradale). Si prevedono inoltre delle rimodulazioni di risorse per complessivi 3,3 milioni di euro concernenti le spese di funzionamento del CED e per la realizzazione di impianti ed uffici del dipartimento per i trasporti terrestri.

Con riferimento al programma 13.2 « Autotrasporto ed intermodalità » registra, con riferimento al settore della logistica, il definanziamento per gli anni 2019 e 2020 del sistema nazionale di monitoraggio della logistica (SINAMOLO) istituito dall'articolo 1, commi 188-190, della legge sulla concorrenza e per il quale era previsto a decorrere dal 2016 un contributo annuale di 500.000 euro (contributo che peraltro rimane a decorrere dal 2021), nonché il definanziamento, per gli anni 2019 e 2020, del Partenariato per la logistica e i trasporti, istituito dalla legge di bilancio per il 2018 presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per il quale è prevista una spesa di 100.000 euro annui a decorrere dall'anno 2019 (anche in tal caso la spesa riprende dal 2021). 47.000 euro sono inoltre definanziati dalle somme da erogare per la riqualificazione del trasporto merci delle piccole e medie imprese in Sicilia. Nel complesso tuttavia il programma cresce da 289,53 milioni di euro a 368,88 in virtù dello stanziamento effettuato nella prima sezione della legge e destinato per gli anni 2019 e 2020 all'autotrasporto in considerazione del crollo del Ponte Morandi.

Il programma 13.4 « Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo » registra un definanziamento di 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019-2021 (e per i successivi 10 anni) con riferimento alle somme da trasferire ad ENAC.

Il programma 13.5 « Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario » (13.5) reca un definanziamento per l'anno 2019 pari a complessivi di 24,2 milioni derivante dal definanziamento del

fondo per la rottamazione dei carri merci istituito dalla legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017, articolo 1, comma 584), di importo pari a 4 milioni di euro, e della tratta Andora-Finale Ligure per la quale la legge n. 190 del 2014 aveva attribuito un contributo quindicennale di 15 milioni di euro a decorrere dal 2016; tale ultimo intervento risulta completamente definanziato.

Un ulteriore definanziamento di 5 milioni di euro è previsto anche con riferimento alla tratta Lucca-Pistoia per l'anno 2019.

La riduzione delle risorse del programma scende quindi a 19,1 milioni di euro nel 2020 e a 15,1 milioni di euro nel 2021.

Il programma 13.6 « Sviluppo e sicurezza della mobilità locale » reca un definanziamento di 30 milioni di euro per l'anno 2019 derivante dalla riduzione per 27,4 milioni di euro per l'anno 2019 e per 50 milioni di euro per gli anni 2020, 2021 e per i dieci anni seguenti delle somme relative al finanziamento del rinnovo contrattuale del settore del trasporto pubblico locale. Un ulteriore definanziamento per euro 2,6 milioni nel 2019 e nel 2020 concerne le infrastrutture per la mobilità a servizio delle fiere di Bari, Verona, Foggia e Padova. In conseguenza di tali definanziamenti nel 2019 il programma passa da 6.148,5 milioni di euro a 6.118,5. Ricordo che su tale programma insiste sia il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, pari, nel 2019, a 4.876,5 milioni di euro sia il Fondo finalizzato all'acquisto diretto o al noleggio di mezzi per il trasporto pubblico locale e regionale con risorse pari a 503,3 milioni di euro per il 2019.

Segnala infine la previsione della reiscrizione a bilancio, ai sensi dell'articolo 30 comma 2, della legge n. 196 del 2009, di 10 milioni di euro – non impegnate a chiusura dell'ultimo esercizio – relative alla realizzazione della tratta Colosseo-Piazza Venezia della linea C della metropolitana di Roma.

Il Programma 13.9 «Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne» viene definanziato per ciascuno degli anni del triennio 2019-2021, e per i dieci anni successivi, di 2 milioni di euro relativamente al finanziamento delle opere di manutenzione straordinaria per i porti di seconda categoria-seconda classe (ossia i porti, o le specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale) e di 3 milioni di euro con riferimento alle somme attribuite per il miglioramento dell'efficienza dei porti e per l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei porti. Si prevede infine un definanziamento di 500.000 euro per gli anni 2019 e 2020 con riferimento ai contributi alle società assuntrici di servizi marittimi. Tuttavia anche in tal caso il totale delle risorse del programma cresce da 666,3 milioni di euro a 710,8 milioni di euro in conseguenza delle risorse assegnate nella sezione I per il finanziamento delle iniziative relative al piano di investimenti straordinari dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

Per quanto riguarda il Programma 7.7 «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste», si rileva una riduzione delle risorse per il 2019 di 3 milioni di euro (da 758,5 milioni di euro a 755,5 milioni di euro). Tale definanziamento è previsto a decorrere dal 2019 relativamente alle spese per mezzi operativi e strumentali del Corpo delle capitanerie di porto. Sempre con riferimento a questa missione si segnala una rimodulazione compensativa sul capitolo 7853 per 10 milioni di euro con un definanziamento per l'anno 2020 delle spese per lo sviluppo della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del corpo delle capitanerie di porto – guardia costiera e con un contestuale incremento delle risorse derivanti dalla ripartizione del Fondo investimenti di cui all'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016, nonché una rimodulazione di 2 milioni di euro tra l'anno 2020 e 2021 con riferimento alle spese per la manutenzione degli immobili.

Da ultimo, segnala che, pur essendo il programma 14.11 «Sistemi stradali, autostradali ed intermodali» di preminente interesse della VIII Commissione Ambiente, sono in esso presenti gli stanziamenti del Fondo per la realizzazione di ciclovie turistiche e di interventi per la sicurezza della ciclabilità. In relazione a tali risorse si segnala uno spostamento di 40 milioni di euro per la realizzazione di itinerari turistici ciclo-pedonali (tali ultime risorse vengono spostate dal 2019 al 2021) e una riduzione di 200.000 euro per l'anno 2019 delle risorse, pari a 1 milione di euro per l'anno 2019, assegnate per la sperimentazione delle *smart road* ai sensi dell'articolo 1, comma 72 della legge di bilancio per il 2018 (sul capitolo 1638).

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta prevista per la giornata successiva.

La seduta termina alle 11.25.

SEDE REFERENTE

Martedì 13 novembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 11.25.

Modifica all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esercizio di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta da parte dei dipendenti delle società concessionarie della gestione dei parcheggi e delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone.

C. 680 Baldelli.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta dell'8 novembre 2018.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che la Conferenza dei Presidenti di Gruppo ha anticipato l'inizio dell'esame in Assemblea a giovedì 15 novembre.

A tale riguardo avverte che l'esame degli emendamenti dovrà concludersi nella seduta odierna, al fine di consentire alle commissioni competenti in sede consultiva di esprimere il parere di competenza e alla Commissione Trasporti di conferire il mandato al relatore nella seduta già prevista per la giornata di domani, mercoledì 14 novembre.

Avverte, altresì, che risultano presentati l'emendamento Gariglio 1.1 e gli emendamenti 1.2 e 1.3 del relatore (*vedi allegato*).

Invita quindi il relatore Baldelli ad esprimere il parere sugli emendamenti presentati.

Simone BALDELLI (FI), *relatore*, esprime parere contrario sull'emendamento Gariglio 1.1 e si rimette alla Commissione per quanto riguarda gli emendamenti 1.2 e 1.3 a sua firma.

Il viceministro Edoardo RIXI esprime parere contrario sugli emendamenti presentati.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), intervenendo per dichiarazione di voto, riconosce nel merito alla proposta di legge in discussione un intento chiarificatore della normativa vigente in tema di poteri attribuiti agli ausiliari della sosta. Ciononostante ritiene di esprimere un giudizio contrario su tutti gli emendamenti presentati, che a suo parere non affrontano le criticità emerse nel corso delle audizioni.

Elena MACCANTI (Lega) preannuncia il voto contrario del suo gruppo su tutti gli emendamenti presentati.

Simone BALDELLI (FI), *relatore*, nel ringraziare i colleghi intervenuti, ritiene di dover stigmatizzare il comportamento del Partito democratico che giudica politicamente scorretto, dal momento che è stato presentato un emendamento interamente soppressivo della proposta di legge in

esame. Al riguardo sottolinea come non è certo riconducibile ai gruppi di opposizione un diritto a vedere approvati i provvedimenti da essi presentati, ma ribadisce di non comprendere la scelta compiuta in questa sede dal gruppo del PD, scelta di cui prende atto ma che, a suo giudizio, altera la costruzione di un sereno dialogo tra i gruppi di opposizione.

Sul merito del provvedimento in discussione ribadisce la sua profonda convinzione della giustezza dell'intervento normativo proposto che mira a superare comportamenti illegittimi avallati da numerose amministrazioni comunali, anche in grandi città come Milano.

Davide GARIGLIO (PD) esprime forte rammarico per le considerazioni svolte dal relatore che giudica del tutto inopportune. Evidenzia, infatti, che il gruppo del Partito democratico ha ritenuto di presentare solo un emendamento soppressivo dell'articolo unico, rinunciando alla presentazione di ulteriori emendamenti, pur auspicati dai soggetti auditi, che avrebbero comunque stravolto il contenuto del provvedimento, in quanto sarebbero stati volti ad ampliare i poteri di accertamento degli ausiliari del traffico. Tali emendamenti sarebbero infatti andati in senso diametralmente opposto rispetto alla proposta presentata dal gruppo di Forza Italia.

Riconosce che l'intervento normativo proposto dal collega Baldelli ha certamente il merito di fare chiarezza sull'applicazione della normativa vigente, ma, come è stato sottolineato dai rappresentanti dell'ANCI e delle associazioni delle aziende di trasporto e degli operatori dei parcheggi, finisce per determinare un impatto negativo sui bilanci delle amministrazioni comunali, soprattutto delle grandi città, a prescindere dal colore politico delle maggioranze che le governano.

Coglie quindi l'occasione per stigmatizzare il comportamento del relatore durante alcune delle audizioni svoltesi che giudica alquanto sgradevole, tanto più perché rivolto a soggetti invitati dalla Commissione ad esprimere il loro orientamento sulla proposta di legge in esame.

Ritiene, infatti, che i parlamentari proprio per la funzione loro attribuita dovrebbero attenersi ad un comportamento più che rispettoso di tutte le opinioni, per dovere e cortesia istituzionale.

Simone BALDELLI (FI), *relatore*, ritiene che il suo comportamento e le opinioni da egli stesso espresse durante lo svolgimento delle audizioni debba essere giudicato e semmai stigmatizzato dal presidente della Commissione cui compete tale funzione. Sottolinea altresì che il Partito democratico avrebbe potuto limitarsi all'espressione di un voto contrario sul provvedimento, astenendosi dalla presentazione di un emendamento soppressivo.

Luciano PIZZETTI (PD) non ritiene che il relatore Baldelli abbia titolo per stigmatizzare e giudicare il comportamento del suo gruppo che è stato corretto sia nella forma che nella sostanza ed è stato determinato dagli elementi informativi emersi nel corso dell'attività istruttoria. Chiarisce quindi che l'emendamento soppressivo, a prima firma Gariglio, oltre ad essere ineccepibile sul piano della tecnica parlamentare, esprime la totale contrarietà del suo gruppo rispetto all'intervento normativo proposto.

Invita quindi il relatore a formulare giudizi più cauti che non dovrebbero essere rivolti a valutare la correttezza dei rapporti tra i gruppi di opposizione, auspicando per il futuro un maggiore rispetto nelle dichiarazioni relative ai comportamenti tenuti da altri gruppi parlamentari.

Simone BALDELLI (FI), *relatore*, ritira gli emendamenti 1.2 e 1.3.

La Commissione respinge l'emendamento Gariglio 1.1.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che, essendosi concluso l'esame delle proposte emendative presentate, il testo sarà trasmesso alle commissioni competenti in sede consultiva per l'espressione del prescritto parere.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.40.

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Martedì 13 novembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 11.40.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante ripartizione delle risorse del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

Atto n. 51.

(Rilievi alla V Commissione).

(Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che la IX Commissione è stata autorizzata dal Presidente della Camera a trasmettere, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), i rilievi, per le parti di competenza, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante ripartizione delle risorse del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (atto n. 51).

Comunica quindi di avere attribuito le funzioni di relatore al deputato Donina, che invita pertanto a svolgere la relazione introduttiva.

Giuseppe Cesare DONINA (Lega), *relatore*, fa presente che lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri

all'esame è emanato in attuazione del comma 1072 dell'articolo 1 della legge n. 205/2017 (legge di bilancio per il 2018), che ha rifinanziato il Fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (cap. 7555) dall'articolo 1, comma 140, della legge n. 232/2016 (legge di bilancio per il 2017).

Il rifinanziamento è pari a 35,53 miliardi di euro, così suddivisi: 800 milioni di euro per l'anno 2018, 1.615 milioni di euro per l'anno 2019; 2.180 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023; 2.480 milioni di euro per l'anno 2024; 2.500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2033.

Il comma 140 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2017 prevede che l'utilizzo del Fondo venga disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri (DPCM), 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.

Le risorse sono ripartite tra vari settori di spesa tra i quali sono di particolare interesse per la Commissione il settore «trasporti e viabilità» e quello «mobilità sostenibile e sicurezza stradale».

Analizzando il dettaglio del provvedimento, che consta di un unico articolo, il comma 1 rinvia all'elenco allegato per individuare la ripartizione delle risorse tra i diversi settori di intervento, mentre il comma 2 rimanda per l'individuazione dei singoli interventi alle procedure previste dalla vigente legislazione. Il comma 3 disciplina il monitoraggio degli interventi, mentre il comma 4 prevede che ciascun Ministero invii entro il 15 settembre di ogni anno una apposita relazione alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze e alle Commissioni competenti, ai fini della valutazione dello stato di avanzamento dei programmi finanziati e delle principali criticità, riscontrate nell'attuazione degli interventi.

Con riferimento alle aree di intervento assai ingenti sono le risorse attribuite al settore «trasporti e viabilità» (lettera a)

cui sono attribuite nel periodo 2018-2033 quasi un quarto delle risorse complessive disponibili, pari a 8.801,4 milioni di euro, integralmente assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, per l'anno 2018 sono assegnati al Ministero 9,1 milioni di euro, per l'anno 2019 non sono assegnate risorse, per l'anno 2020 sono assegnati 160 milioni di euro; le restanti risorse si riferiscono alle annualità successive.

Segnalo in proposito che, come confermato dalla documentazione depositata dal rappresentante del Governo presso la Commissione bilancio nella seduta del 7 novembre, per un mero errore materiale le risorse assegnate al Ministero risultano superiori di 120 milioni di euro rispetto al totale del settore di spesa «trasporti e viabilità». Tale errore sarà corretto in sede di emanazione in via definitiva del DPCM e il totale delle risorse assegnate al Ministero sarà adeguato al totale del settore di spesa.

Con riferimento all'area «mobilità sostenibile e sicurezza stradale» (lettera b)), dei 3.478 milioni di euro assegnati 3.298 sono attribuiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare, per l'anno 2018 sono assegnati al Ministero 37 milioni di euro, per l'anno 2019 84,7 milioni di euro, per l'anno 2020 sono assegnati 160,7 milioni di euro; anche in tal caso le restanti risorse si riferiscono alle annualità successive.

Al riguardo si segnala che la quota assegnata ai settori «trasporti e viabilità» (lettera a)) e «mobilità sostenibile e sicurezza stradale» (lettera b)) rappresenta il 34,6 per cento delle risorse distribuite. Nella prima ripartizione delle somme stanziata ai sensi dell'articolo 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016, la quota destinata alle aree corrispondenti era il 41,6 per cento del totale. Si rileva inoltre che rispetto all'elenco originario di settori di spesa previsto dal citato comma 140 della legge di bilancio per il 2017, in quello attualmente all'esame non risulta più nominata la «riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie» mentre è inserita la nuova voce «potenziamento infra-

strutture e mezzi per l'ordine pubblico la sicurezza ed il soccorso » che assorbe l'8,5 per cento delle risorse assegnate.

Al Ministero sono attribuite anche risorse concernenti:

« infrastrutture, anche relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione » (lettera c) per 684 milioni (di cui 5 milioni per il 2018, 60 milioni per il 2019 e 87,8 milioni per il 2020);

« edilizia pubblica » (lettera f) per 135 milioni di euro (di cui 36,3 milioni per il 2018, 30,8 milioni per il 2019 e 37,7 milioni per il 2020);

« potenziamento infrastrutture e mezzi per l'ordine pubblico, la sicurezza e il soccorso » (lettera m) per 120 milioni di euro (di cui 1,5 milioni per il 2020);

« eliminazione delle barriere architettoniche » (lettera n) per 160 milioni di

euro (di cui 24 milioni per il 2018, 15 milioni per il 2019 e 20 milioni per il 2020).

Il viceministro Edoardo RIXI chiede alla Commissione di rinviare l'esame dell'atto.

Luciano PIZZETTI (PD) chiede maggiori chiarimenti in ordine alla richiesta di rinvio dell'esame avanzata dal rappresentante del Governo. Evidenzia quindi l'opportunità che qualora il Governo abbia intenzione di apportare modifiche sostanziali all'atto in discussione, queste siano comunicate alla Commissione entro un termine congruo ai fini della deliberazione dei rilievi.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia l'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.45.

ALLEGATO

Modifica all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esercizio di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta da parte dei dipendenti delle società concessionarie della gestione dei parcheggi e delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone (C. 680 Baldelli).

EMENDAMENTI PRESENTATI**ART. 1.**

Sopprimerlo.

1. 1. Gariglio.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente capoverso:

3-*quinqüies*. Qualora i dipendenti delle società di gestione dei parcheggi o il personale delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone esercitino le funzioni di accertamento delle violazioni in materia di sosta e di circolazione al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 17, commi 132 e 133, della legge 15 maggio 1997, n. 127, e dai commi 3-*ter* e 3-*quater* del presente articolo, alla società di gestione dei parcheggi o all'azienda esercente il trasporto pubblico di persone si applica una sanzione amministrativa di importo compreso tra dieci volte e quindici volte l'importo della sanzione elevata a seguito dell'illegittimo esercizio del potere di accertamento.

Conseguentemente, aggiungere, in fine, il seguente comma:

2. All'irrogazione della sanzione di cui all'articolo 12, comma 3-*quinqüies*, del codice della strada, introdotto dal comma 1, provvede il prefetto territorialmente competente, cui sono tempestivamente trasmessi i provvedimenti o le sentenze di carattere definitivo di annullamento delle sanzioni per violazioni in materia di sosta e di circolazione a causa dell'illegittimo esercizio del potere di accertamento di cui al comma 3-*quinqüies* medesimo.

1. 2. Il Relatore.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente capoverso:

3-*quinqüies*. Al di fuori dei limiti previsti dai commi 3-*ter* e 3-*quater*, gli atti di accertamento delle violazioni in materia di circolazione e sosta posti in essere dai soggetti di cui ai commi 3-*ter* e 3-*quater* sono nulli.

1. 3. Il Relatore.