

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015). (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017. (C. 2680 Governo).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) (*Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli con condizioni*) 165

ALLEGATO 1 (Emendamenti presentati) 172

ALLEGATO 2 (Proposta di relazione del Relatore) 177

ALLEGATO 3 (Proposta di relazione del Relatore) 181

ALLEGATO 4 (Proposta di relazione alternativa presentata dal gruppo MoVimento 5 Stelle) 183

ALLEGATO 5 (Relazione approvata) 185

ALLEGATO 6 (Relazione approvata) 189

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 6 novembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.10.

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015). (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017.

(C. 2680 Governo).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli con condizioni).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 5 novembre 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sono stati presentati emendamenti al disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 1*).

Avverte che non sarà posto in votazione in quanto considerato inammissibile per carenza di compensazione, l'emendamento Marroni 2679-bis/IX/17.6. Tale emendamento potrà peraltro essere ripresentato presso la Commissione Bilancio con una diversa formulazione, con la quale si individui idonea copertura.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatore*, esprimendo il proprio parere sugli emendamenti presentati al disegno di legge di stabilità, invita i presentatori a ritirarli. Motiva tale parere non su una contrarietà sul merito, ma su una considerazione di carattere generale. Osserva che nelle proposte di relazione che si accinge ad illustrare ha tenuto conto pressoché di tutte le questioni segnalate nel dibattito e anche di numerose questioni che sono oggetto di emendamenti. Ritiene pertanto che le relazioni siano idonee a mettere in evidenza le priorità sulle quali la Commissione giudica opportuno modificare o integrare il disegno di legge di stabilità. Non ritiene invece utile procedere a votazioni che, come è stato segnalato a più riprese dalla Presidenza della Commissione, sono prive di effetto sostanziale, perché, anche qualora gli emendamenti fossero approvati, dovrebbero poi essere nuovamente votati dalla Commissione Bilancio. Da qui l'invito al ritiro degli emendamenti presentati, che potranno e dovranno poi essere di nuovo presentati presso la Commissione Bilancio. Osserva che la procedura di esame dei disegni di legge di stabilità e bilancio da parte delle Commissioni in sede consultiva appare ridondante e, nell'ambito di una riforma del Regolamento della Camera, dovrebbe essere incisiva-

mente rivista. In ogni caso, fino a quando permane la disciplina regolamentare vigente, ritiene opportuno non procedere a votazioni, analogamente a quanto è accaduto in diverse altre Commissioni, nelle quali gli emendamenti non sono stati presentati o sono stati ritirati. In conclusione ribadisce l'invito al ritiro, dichiarando che esprimerà altrimenti parere contrario, non per una valutazione di merito, ma per le ragioni di opportunità sopra indicate.

Illustra quindi la propria proposta di relazione riferita allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 2*).

Illustra infine la propria proposta di relazione riferita allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 3*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il Gruppo Movimento 5 Stelle ha presentato una proposta alternativa di relazione, che è in distribuzione (*vedi allegato 4*).

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede al rappresentante del Governo chiarimenti in merito al finanziamento della linea ferroviaria Brescia-Verona. Osserva infatti che esperti di rilievo hanno sostenuto che i progetti di tale intervento non sono ancora disponibili. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha invece parlato di rilevanti finanziamenti che possono anche provenire da altre fonti, quali la Cassa depositi e prestiti e la BEI. Sottolinea la forte contrarietà dei rappresentanti dei territori rispetto alla realizzazione dell'opera in questione e lamenta che i sindaci dei comuni coinvolti non hanno avuto la possibilità di stabilire un confronto adeguato con il Ministero. Chiede altresì chiarimenti in ordine alle disposizioni di cui all'articolo 30, comma 1, che sopprimono il contributo ventennale di 5 milioni di euro per gli investimenti delle imprese

marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, che era stato previsto dalla legge di stabilità 2014. Non si comprendono le ragioni della cancellazione di tale contributo, considerato che non risulta avviata alcuna procedura di infrazione né sono pervenute contestazioni da parte della Commissione europea. Ancor meno comprensibile è la previsione recata dall'*allegato 5*, di cui all'articolo 19, comma 1, del disegno di legge di stabilità, che azzerà i contributi per il finanziamento di progetti innovativi nel campo navale, dal momento che tale previsione sicuramente non avrebbe potuto essere considerata un aiuto di Stato.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, rispondendo ai chiarimenti richiesti dall'onorevole Spessotto, precisa che la linea ferroviaria in questione non riguarda solo il tratto Brescia-Verona, ma anche il tratto Verona-Padova. Complessivamente la realizzazione della linea comporta un costo di 3 miliardi di euro, che è spalmato su 10 esercizi finanziari. Le risorse saranno poi inserite nei pertinenti contratti di programma. L'intervento finanziario di Cassa depositi e prestiti e della BEI risponde alla finalità di anticipare le risorse in questione; osserva in proposito che la BEI tassi di finanziamento più favorevoli. Da questi elementi risulta dunque che le risorse di cassa per la realizzazione dell'intervento sono disponibili, dal momento che il loro impiego sarà distribuito su un ampio arco di tempo. Più in generale ribadisce l'esigenza di sostenere la realizzazione di infrastrutture strategiche per il Paese e richiama in proposito le misure di accelerazione delle procedure e di deroga recate dal decreto-legge n. 133 del 2014, cosiddetto decreto-legge sblocca Italia, convertito in legge. Altrettanto rilevante ritiene la previsione, contenuta nel medesimo decreto-legge, che dispone la revoca dei finanziamenti a valere sul fondo di sviluppo e di coesione per le regioni che non rispettino il crono programma di realizzazione delle opere. Ricorda infine che, in relazione alla tratta ferroviaria richiamata dall'onorevole Spes-

sotto, sono emerse anche gravi difficoltà per attuare le espropriazioni, con conseguenti ritardi.

Per quanto concerne gli emendamenti presentati, esprime parere conforme a quello del relatore, condividendo le ragioni con cui è stato motivato l'invito al ritiro degli emendamenti presentati.

Esprime infine parere favorevole sulle proposte di relazione del relatore, mentre esprime parere contrario sulla proposta alternativa di relazione del Gruppo Movimento 5 Stelle.

Alberto PAGANI (PD) accoglie l'invito del relatore a ritirare il proprio emendamento 2679-bis/IX/44.2.

Riprendendo le osservazioni già svolte nella seduta di ieri in merito al finanziamento per complessivi 95 milioni di euro della piattaforma *offshore* davanti al porto di Venezia, osserva che si tratta di un primo finanziamento di un'opera che si prevede avrà un costo complessivo compreso tra 2,8 e 3,5 miliardi di euro. Risultano corrette le osservazioni del collega Mognato, per cui il finanziamento di poco meno di 100 milioni di euro fu inserito con un emendamento nella legge di stabilità 2013 e successivamente è stato soppresso. A suo giudizio non risulta opportuno ripristinarlo dal momento che si tratta di un'opera che, a fronte di un'enorme spesa, non porterà risultati significativi in termini di efficienza dei collegamenti. Precisa che non si tratta di un progetto funzionale al Mose, ma, piuttosto, di un progetto conseguente al Mose e rileva che il Paese si troverebbe a spendere 3,5 miliardi di euro per una piattaforma in mezzo al mare, che certamente non rappresenta una soluzione efficiente per gli operatori portuali. Segnala infatti che tale piattaforma non potrà, proprio per la sua stessa collocazione, essere fornita di collegamenti intermodali. Segnala altresì che le navi di più grandi dimensioni solo in numero limitato attraversano il Mediterraneo e, anche in tal caso, si dirigono poi verso il porto di Rotterdam per l'efficienza delle strutture logistiche di gran lunga superiore a quelle

dei porti italiani. In conclusione osserva che la questione dovrebbe essere affrontata nell'ambito del piano della portualità che il Governo è tenuto a predisporre e sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge sblocca Italia, che è stata definitivamente approvata dal Senato nella giornata di ieri. Non risulta pertanto comprensibile perché, prima della definizione e dell'esame di tale Piano venga deciso un finanziamento per un'opera che potrebbe poi essere messa in discussione. Invita quindi il relatore ad inserire nella propria proposta di relazione relativa alle parti del disegno di legge di stabilità in materia di infrastrutture e trasporti la soppressione del finanziamento soprarichiamato.

Ivan CATALANO (Misto) rileva di aver presentato diversi emendamenti per poter sottoporre alla valutazione del Governo alcune questioni che a suo giudizio assumono un particolare rilievo. Si rammarica pertanto che il rappresentante del Governo, dopo aver espresso i pareri di competenza, abbia lasciato i lavori della Commissione. Accogliendo l'invito del relatore dichiara pertanto di ritirare i propri emendamenti 2679-bis/IX/17.1, 2679-bis/IX/17.2, 2679-bis/IX/17.4, 2679-bis/IX/17.5, 2679-bis/IX/19.3, 2679-bis/IX/19.4, 2679-bis/IX/23.1, 2679-bis/IX/23.2 e 2679-bis/IX/25.1.

Romina MURA (PD), accogliendo l'invito del relatore, ritira il proprio emendamento 2679-bis/IX/17.3, annunciando peraltro che intende ripresentarlo presso la Commissione Bilancio. Osserva infatti che tale emendamento permetterebbe di sostenere la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento del gas naturale liquefatto per le navi e le imbarcazioni a motore; tale misura risulta a suo giudizio particolarmente importante perché il gas naturale liquefatto rappresenta una fonte energetica a basso im-

patto ambientale e potrebbe permettere di differenziare l'approvvigionamento energetico del Paese, riducendone i costi.

Per quanto concerne la proposta di relazioni del relatore, relativa alle parti del disegno di legge di stabilità in materia di infrastrutture e trasporti, si sofferma sulla condizione n. 3), che sottolinea l'esigenza di adeguati collegamenti intermodali per garantire lo sviluppo dei porti italiani. Condivide interamente tale condizione e ritiene che l'esigenza che viene sottolineata si presenti con particolare evidenza non solo nel caso dei porti di Gioia Tauro e Napoli, richiamati nella proposta di relazione, ma anche di altri porti, tra i quali segnala quello di Cagliari. Invita pertanto il relatore a integrare la proposta in tal senso.

Roberta OLIVARO (SCpI), con riferimento alla condizione n. 12) della proposta di relazione del relatore, concernente le parti del disegno di legge di stabilità in materia di infrastrutture e trasporti, osserva che le sovrattasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate sono destinate a specifiche finalità, per cui bisognerebbe evitare che una parte di esse fosse utilizzata per impieghi diversi. In ogni caso ritiene necessario che si garantisca che la condizione in questione non determini un incremento delle sovrattasse.

Michele DELL'ORCO (M5S) condivide le considerazioni con cui il relatore ha motivato l'invito al ritiro degli emendamenti e osserva che il proprio gruppo li presenterà direttamente presso la Commissione Bilancio. Preannuncia il voto contrario sulle proposte di relazione del relatore, dal momento che ritiene che il disegno di legge in esame produca effetti disastrosi nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, per queste ragioni il proprio Gruppo ha presentato una proposta alternativa di relazione, con cui si esprime una valutazione contraria sui disegni di legge di stabilità e di bilancio. Ricorda infine che all'articolo 18 del decreto-legge n. 69 del 2013, era stata inserita su iniziativa del

proprio Gruppo, una disposizione che obbligava il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a riferire semestralmente alle Camere sullo stato di attuazione dei decreti necessari a dare applicazione alle misure contenute nell'articolo 18 del decreto-legge n. 69 del 2013, relativo in particolare alla continuità dei cantieri, alla manutenzione delle reti e del territorio e al fondo per piccoli comuni. Ritiene che la Commissione dovrebbe pretendere il rispetto di tale obbligo di legge e, più in generale, richiedere al Ministro una puntuale indicazione sullo stato di attuazione delle misure recate dai numerosi decreti-legge che sono stati adottati dall'inizio della legislatura.

Emiliano MINNUCCI (PD), intervenendo, come la collega Mura, sulla condizione n. 3) della proposta di relazione del relatore concernente le parti del disegno di legge di stabilità in materia di infrastrutture e di trasporti, dichiara di condividere tale condizione e, in generale, la proposta di relazione nel suo complesso. Ritiene peraltro opportuno richiamare, tra i porti che necessitano di un potenziamento dei collegamenti intermodali, anche il porto di Civitavecchia. Segnala in proposito che la tratta ferroviaria Civitavecchia-Orte-Terni era stata originariamente realizzata per il trasporto dell'acciaio ed è stata poi abbandonata. Invita pertanto il relatore a integrare la propria proposta di relazione nel senso richiesto.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), accogliendo l'invito del relatore, ritira i propri emendamenti 2679-bis/IX/19.1, 2679-bis/IX/30.1 e 2679-bis/IX/44.1, osservando che alcune delle misure in essi contenute sono state riprese nella proposta di relazione del relatore.

Matteo MAURI (PD), con riferimento alla condizione n. 6) della proposta di relazione del relatore concernente le parti del disegno di legge di stabilità in materia di infrastrutture e di trasporti, condivide pienamente la richiesta di procedure competitive per l'affidamento del servizio pub-

blico per il trasporto ferroviario di merci. Ritiene peraltro opportuno inserire un'indicazione in base alla quale, relativamente all'assegnazione e all'utilizzo delle risorse, pari a 100 milioni di euro annui, previste dal comma 6 dell'articolo 25 per il finanziamento degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci su ferro, possano essere adottate anche forme e modalità diverse da quelle attuali. Invita pertanto il relatore a integrare la propria proposta di relazione in tal senso.

Mario TULLO (PD), in relazione all'intervento della collega Oliaro, sottolinea che la condizione di cui al n. 12) della proposta di relazione del relatore concernente le parti del disegno di legge di stabilità in materia di infrastrutture e di trasporti, è finalizzata esclusivamente a garantire la piena applicazione delle misure previste dal comma 15-bis dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, introdotte con la legge di stabilità 2014. Osserva che si tratta di previsioni che vanno a beneficio di tutti i soggetti che operano nel settore, compresa l'utenza portuale. Al tempo stesso esclude assolutamente che tali previsioni possano determinare un aggravio del carico fiscale.

Vincenzo GAROFALO (NCD) esprime la propria condivisione per le proposte di relazione del relatore e preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo. In particolare ritiene importanti e meritevoli di uno specifico apprezzamento le richieste relative al potenziamento della dotazione delle infrastrutture di trasporto nelle regioni meridionali, nonché la condizione n. 4), concernente l'esigenza di ridefinire il sistema della mobilità nell'area dello Stretto di Messina, anche individuando adeguate risorse finanziarie.

Michele MOGNATO (PD), accogliendo l'invito del relatore, ritira il proprio emendamento 2679-bis/IX/19.2 dichiarando che lo presenterà di nuovo presso la Commissione Bilancio.

Per quanto concerne le considerazioni svolte dal collega Pagani in merito al finanziamento della piattaforma del porto di Venezia, sottolinea che si tratta di un'opera di rilevanza strategica. Ribadisce che le risorse stanziare dalla legge di stabilità 2013 erano state successivamente cancellate con l'impegno di ripristinarle. Tale impegno viene rispettato con il finanziamento del disegno di legge di stabilità in esame. Pur condividendo l'opportunità di valutare anche l'opera in questione nell'ambito del Piano strategico della portualità, ritiene comunque opportuno mantenere il finanziamento, che consente di avviare la realizzazione dell'intervento. Osserva altresì che, rispetto al costo complessivo dell'opera, soltanto una parte è finanziata con risorse pubbliche, mentre la parte restante è finanziata con risorse a carico dei soggetti privati; interverranno altresì risorse provenienti dai fondi dell'Unione europea.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sono stati ritirati tutti gli emendamenti al disegno di legge di stabilità presentati in Commissione.

Per quanto concerne le proposte di relazione, ritiene in via preliminare assolutamente fondata la richiesta del deputato Dell'Orco relativa all'esigenza della Commissione di avere un quadro chiaro e completo dello stato dei decreti attuativi previsti dalle misure recate nei numerosi decreti-legge che sono stati approvati dall'inizio della legislatura. Si impegna pertanto a sollecitare il Ministro perché fornisca le informazioni richieste.

Ritiene altresì che le proposte di relazione del relatore, che ringrazia per il lavoro svolto, possano essere integrate con riferimenti a questioni emerse di recente e particolarmente rilevanti. Segnala che le misure applicative dettate da una circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di intestazione temporanea dei veicoli hanno suscitato ampia preoccupazione; occorre pertanto a suo giudizio prevedere espressamente che tali misure non devono de-

terminare oneri aggiuntivi a carico delle persone fisiche, vale a dire delle famiglie.

Ricorda altresì la recente decisione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che ha ridotto in misura considerevole il pedaggio per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria a carico degli operatori sulle tratte dell'Alta Velocità. Ritiene che in questa sede si debba sollecitare l'adozione di tutti gli interventi utili per fare in modo che i risparmi che le imprese esercenti il servizio di trasporto otterranno per effetto della citata decisione si traducano in una contestuale riduzione dei costi a carico degli utenti del servizio. Infine giudica estremamente delicata la questione relativa al finanziamento della piattaforma del porto di Venezia. Osserva che nel giro di breve tempo la Commissione si troverà ad esaminare il Piano strategico sulla portualità che il Ministero sta predisponendo e potrà in tale sede esprimere le proprie valutazioni sulle scelte che saranno compiute anche in merito alla realizzazione di infrastrutture. Con riferimento alla questione sollevata nel corso del dibattito ritiene pertanto che nella proposta di relazione del relatore dovrebbe essere inserito un semplice riferimento al finanziamento disposto dal disegno di legge di stabilità in esame e si dovrebbe rinviare ad una valutazione in relazione ai contenuti del Piano strategico della portualità e, in particolare, alle decisioni che ivi saranno assunte in merito alla portualità dell'alto Adriatico.

Michele MOGNATO (PD) dichiara di condividere interamente la proposta del Presidente in merito al finanziamento della piattaforma del porto di Venezia.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatore*, per quanto concerne le sollecitazioni ad integrare la formulazione della condizione n. 3), inserendo il riferimento anche ad altri porti, come quelli di Cagliari e Civitavecchia, ritiene che sia più opportuno far riferimento in generale ai porti per i quali il collegamento con la rete ferroviaria è assente, o è stato dismesso, o comunque risulta evidentemente inad-

guato. Dichiaro di accogliere la proposta di integrazione avanzata dal collega Mauri con riferimento alla condizione n. 6). Per quanto concerne la condizione n. 12), escludo che essa possa determinare aggravii del carico fiscale, temuti dalla collega Oliaro. Dichiaro infine di accogliere le proposte del Presidente Meta.

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione dell'imminente inizio della chiama dei deputati per l'elezione di due giudici della Corte costituzionale e di un componente il Consiglio superiore della magistratura, dichiara di sospendere la seduta della Commissione, che riprenderà al termine della seconda chiama.

La seduta, sospesa alle 14.10, è ripresa alle 16.15.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatore*, presenta una nuova formulazione della proposta di relazione concernente lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e le connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 5*), nella quale sono accolte le osservazioni emerse nel dibattito precedente alla sospensione della seduta.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di relazione del relatore riferita allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità, come riformulata. Avverte che, in caso di approva-

zione, deve ritenersi preclusa la proposta di relazione alternativa presentata dal Gruppo Movimento 5 Stelle, per le parti relative alle corrispondenti materie.

La Commissione approva la proposta di relazione del relatore, riferita allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità come riformulata (*vedi allegato 5*).

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di relazione del relatore riferita allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e alle connesse parti del disegno di legge di stabilità. Avverte che, in caso di approvazione, deve ritenersi preclusa la proposta di relazione alternativa presentata dal Gruppo Movimento 5 Stelle, per le parti relative alle corrispondenti materie.

La Commissione approva la proposta di relazione del relatore, riferita allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, per le parti di competenza della Commissione, e connesse parti del disegno di legge di stabilità (*vedi allegato 6*).

La Commissione delibera altresì di nominare, ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, il deputato Vincenza Bruno Bossio quale relatore presso la Commissione Bilancio.

La seduta termina alle 16.25.

ALLEGATO 1

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 (C. 2680 Governo).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

EMENDAMENTI PRESENTATI

ART. 17.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, adotta, con propri decreti, da emanarsi entro il 30 settembre 2015, le misure necessarie a prevenire la concessione di sussidi all'autotrasporto ad aziende che, praticando l'esteroinvestizione e la delocalizzazione all'estero, effettuano trasporti domestici sul territorio nazionale in regime di concorrenza sleale.

2679-bis/IX/17. 1. Catalano.

Dopo il comma 2 aggiungere il seguente:

2-bis. Al fine di favorire la competitività e di razionalizzare il sistema dell'autotrasporto, a partire dall'anno 2016, le risorse destinate all'autotrasporto sono ripartite tra le sole imprese che pongono in essere iniziative dirette a realizzare:

1) l'aggregazione in rete delle aziende tramite l'utilizzo di cooperative, consorzi, contratti di rete o integrandosi altrimenti con strutture logistiche;

2) la condivisione della flotta;

3) l'utilizzo di sistemi informatici, telematici per la razionalizzazione del trasporto;

4) l'acquisto di unità di carico quali casse mobili, container e micro unità atte alla distribuzione urbana delle merci;

5) la dotazione di sistemi integrati a bordo camion;

6) l'attuazione di politiche di riduzione dei costi esterni ambientali.

2679-bis/IX/17. 2. Catalano.

Al comma 3, dopo il primo periodo, sono aggiunte le seguenti parole: Ai fini della presente legge, sono considerate opere di accesso ai porti le infrastrutture di approvvigionamento del gas naturale liquefatto (GNL) per le navi e le imbarcazioni

a motore così come classificate dalla normativa vigente.

2679-bis/IX/17. 3. Mura.

All'articolo 17, dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. Viene destinata, per il decennio 2015-2024, la somma di 20 milioni di euro all'anno ad interventi di sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro di merci, nonché finalizzati al miglioramento dell'impatto ambientale ed allo sviluppo della logistica. Con apposito decreto da emanarsi entro il 31 gennaio 2015, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a dettare le modalità operative per l'erogazione delle risorse di cui al periodo precedente. Il decreto dovrà prevedere forme incentivanti per chi usufruisce di un trasporto con minori costi esterni, calcolati sul percorso e sul mezzo scelto, o sulla combinazione dei mezzi scelti.

All'articolo 19, dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

11-bis. Sono destinati ulteriori 250 milioni di euro per l'anno 2016 al fondo di garanzia a favore delle piccole e medie imprese di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e successive modificazioni. Potranno accedere al fondo di garanzia, per le sole risorse aggiuntive stanziato, le imprese ferroviarie operanti sul territorio italiano, per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario per il trasporto di merci, entro un limite di importo garantito pari a 4,5 milioni di euro.

Conseguentemente, all'articolo 45, dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

7-bis. Alle misure di cui all'articolo 17, comma 3-bis, e articolo 19, comma 11-bis, si provvede, mediante rimodulazione delle aliquote Irpef per il solo anno 2015, come segue:

<i>Reddito imponibile</i>	<i>Aliquota</i>	<i>Irpef (lorda)</i>
da 75.001 a 95.000 euro	43%	25.420 euro + 43% sulla parte oltre i 75.000 euro
da 95.001 a 115.700 euro	44%	34.020 euro + 44% sulla parte oltre i 95.000 euro
da 115.701 a 136.400 euro	45%	43.128 euro + 45% sulla parte oltre i 115.700 euro
oltre i 136.400 euro	46%	52.443 euro + 46% sulla parte oltre i 136.400 euro

Conseguentemente, alla Tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2015: -20.000;

2016: -20.000;

2017: -20.000.

2679-bis/IX/17. 4. Catalano.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. Viene destinata, per il decennio 2015-2024, la somma di 20 milioni di euro

all'anno ad interventi di sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro di merci, nonché finalizzati al miglioramento dell'impatto ambientale ed allo sviluppo della logistica. Con apposito decreto da emanarsi entro il 31 gennaio 2015, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a dettare le modalità operative per l'erogazione delle risorse di cui al periodo precedente. Il decreto dovrà prevedere forme incentivanti per chi usufruisce di un trasporto con minori costi esterni, calcolati sul percorso e sul mezzo scelto, o sulla combinazione dei mezzi scelti.

Conseguentemente alla tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2015: -20.000;

2016: -20.000;

2017: -20.000.

2679-bis/IX/17. 5. Catalano.

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

23-bis. All'articolo 17-*decies* del decreto-legge 83/2012 convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e successive modifiche è aggiunta la seguente lettera: *g*) coloro i quali decidono di convertire a GPL o metano il proprio autoveicolo (Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5 e 6) in Italia, è riconosciuto un contributo statale la cui percentuale è stabilita con decreto del Ministro delle infrastrutture, a fondo invariato.

23-ter. Il contributo, detratto in ordine cronologico a seguito di specifica gratuita prenotazione presso il Ministero dello sviluppo economico, viene riportato in fattura sotto forma di sconto dell'installatore, che si impegna a non superare il listino prezzi massimi nazionale.

2679-bis/IX/17. 6. Marroni, Ferro, Tidei.
(*Inammissibile*)

ART. 19.

Sopprimere il comma 3.

Conseguentemente, alla Tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2015: -40.100;

2016: -40.100;

2017: -40.100.

2679-bis/IX/19. 1. Biasotti, Bergamini.

Al comma 4, apportare le seguenti modificazioni:

1) dopo le parole: « rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari » aggiungere le seguenti: « e della flotta destinata ai servizi di trasporto pubblico lagunare »;

2) dopo le parole: « e di materiale rotabile ferroviario » aggiungere le seguenti: « nonché di vaporette e *ferryboat* ».

2679-bis/IX/19. 2. Mognato, Martella, Murer, Zoggia, Crivellari.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

11-bis. Sono destinati ulteriori 250 milioni di euro al fondo di garanzia a favore delle piccole e medie imprese di cui all'articolo 2, comma 100, lettera *a*), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e successive modificazioni. Potranno accedere al fondo di garanzia, per le sole risorse aggiuntive stanziato, le imprese ferroviarie operanti sul territorio italiano, per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario per il trasporto di merci, entro un limite di importo garantito pari a 4,5 milioni di euro.

Conseguentemente alla tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2015: 250.000;

2016: 250.000;

2017: 250.000.

2679-bis/IX/19. 3. Catalano.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

11-bis. È concesso l'accesso al fondo di garanzia a favore delle piccole e medie imprese di cui all'articolo 2, comma 100, lettera *a*), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e successive modificazioni, alle imprese ferroviarie, al fine di porre in essere operazioni di acquisto di materiale

rotabile ferroviario per il trasporto di merci, entro un limite di importo garantito pari a 4,5 milioni di euro.

2679-bis/IX/19. 4. Catalano.

ART. 23.

Al comma 2, sostituire le parole: parere non vincolante con le seguenti: parere vincolante.

2679-bis/IX/23. 1. Catalano.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3-bis. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Fondo di Garanzia per le Infrastrutture (FGI). A partire dall'anno 2015, viene destinata a tale Fondo una quota delle rimanenze annuali del Fondo di Ammortamento dei Titoli di Stato di cui al decreto legislativo 30 dicembre 2003, n. 396, determinata tramite Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze. Attraverso la dotazione del FGI possono essere alimentati specifici « Strumenti di garanzia per gli investimenti nelle infrastrutture » (SGI), di funzionamento equivalente al *Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects* introdotto dalla Banca Europea degli Investimenti. Attraverso lo SGI, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti offre una garanzia destinata a progetti di realizzazione o di ammodernamento di un'opera infrastrutturale, destinando linee di liquidità di riserva per onorare il servizio del debito privilegiato nel caso in cui le entrate derivanti dal traffico risultino inferiori alle stime durante la fase operativa iniziale del progetto, che non può in ogni caso protrarsi oltre i 7 anni. Per poter accedere a tali linee di liquidità, l'intervento deve essere corredato da un'analisi economica di costo-opportunità, avente ad oggetto l'intera opera nella sua soddisfacente requisiti di terzietà e comparatività, tenente conto del traffico divertito e da rendersi pubblica

prima della concessione del SGI. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, definisce con proprio decreto procedure, modalità di funzionamento e criteri di ammissione al SGI.

2679-bis/IX/23. 2. Catalano.

ART. 25.

Al comma 6, aggiungere in fine il seguente periodo: Tali risorse potranno altresì essere erogate sotto forma di sconto sul pedaggio per traccia a tutte le imprese ferroviarie operanti in Italia.

2679-bis/IX/25. 1. Catalano.

ART. 30.

Sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, alla Tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2015: -5.000.000;

2016: -5.000.000;

2017: -5.000.000.

2679-bis/IX/30. 1. Biasotti.

ART. 44.

Il comma 31 è soppresso.

Conseguentemente, alla Tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2015: -78.500;

2016: -78.500;

2017: -78.500.

2679-bis/IX/44. 1. Biasotti.

Sostituire il comma 31 con il seguente:

31. Il comma 2 dell'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342 è sostituito dal seguente:

«2. L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa in ragione della metà agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a venti anni. Si considerano veicoli di particolare interesse storico e collezionistico:

a) i veicoli costruiti specificamente per le competizioni;

b) i veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre;

c) i veicoli per i quali, pur non appartenendo alle categorie di cui alle lettere *a)* e *b)*, rivestano un particolare interesse storico o collezionistico in ragione dei loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume;

d) sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche, ai sensi dell'articolo 60, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, i ciclomotori e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico, di cui risulti l'iscrizione al registro ASI. Tali veicoli possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per i veicoli di cui all'articolo 215 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada – Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e successive modificazioni.

Conseguentemente, alla Tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, apportare le seguenti variazioni:

2015: -90.000;

2016: -90.000;

2017: -90.000.

2679-bis/IX/44. 2. Pagani.

ALLEGATO 2

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 (C. 2680 Governo).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

PROPOSTA DI RELAZIONE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminate, per le parti di competenza, la Tabella n. 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del disegno di legge C. 2680 «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017», e le connesse parti del disegno di legge C. 2679-bis «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015)»;

premessi che:

al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di un indebitamento netto del 2,6 per cento per il 2015 e del raggiungimento del pareggio di bilancio strutturale nel 2017, la manovra di finanza pubblica reca un complesso di interventi di risparmio di spesa, mediante riduzione degli stanziamenti assegnati ai Ministeri, dei finanziamenti destinati ad enti, dei contributi per le imprese e di autorizzazioni di spesa specificamente individuate, e di recupero di entrate, mediante la determinazione di limiti percentuali alla fruizione dei crediti d'imposta e la soppressione di esenzioni fiscali, le disposizioni concernenti lo svolgimento della gara per

l'assegnazione a titolo oneroso delle frequenze radioelettriche della banda L, nonché altre misure che comportano maggiori entrate per il bilancio dello Stato e la finanza pubblica;

è altresì rivista la disciplina relativa ai contratti di programma e di servizio, determinando le risorse appositamente stanziare, con particolare riferimento, per quanto attiene agli ambiti di competenza della Commissione, al contratto di programma con Poste Italiane SpA e al contratto relativo agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci;

contestualmente il disegno di legge di stabilità reca importanti misure di sostegno all'economia, che nel complesso conferiscono alla manovra un carattere espansivo;

per quanto riguarda gli ambiti di competenza della Commissione gli interventi di sostegno all'economia interessano in particolare il finanziamento del settore dell'autotrasporto, le risorse destinate alla realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali, le risorse destinate al rinnovo del parco automobilistico e ferroviario relativo al trasporto pubblico locale e le connesse disposizioni concernenti le modalità di acquisto dei veicoli, le previ-

sioni relative alla strategia di sviluppo della rete ferroviaria e i finanziamenti stabiliti nella Tabella E per numerose opere infrastrutturali relative alla rete dei trasporti;

considerato che:

con riferimento alle disposizioni dei commi da 8 a 10 dell'articolo 19, che definiscono gli assi di intervento della strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017 e le procedure attuative degli investimenti, disponendo l'obbligo, per RFI, di presentare una relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da inoltrare al CIPE, sulle spese relative agli investimenti completati per ciascun programma di investimento compreso nella suddetta strategia di sviluppo, risulta opportuno che la relazione stessa sia trasmessa, oltre che al CIPE, anche al Parlamento e occorre che la strategia in questione tenga adeguatamente conto delle gravi carenze infrastrutturali che, per quanto concerne la rete ferroviaria, si registrano in ampie parti del territorio nazionale e, in particolare, nelle regioni meridionali;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 25, comma 6, relative alla disciplina degli obblighi di servizio pubblico per il trasporto merci su ferro e alla determinazione delle risorse pubbliche destinate a finanziare tali obblighi, appare necessario, attesa la scadenza del contratto di servizio pubblico nazionale per il trasporto merci, fissata alla fine del 2014, che il servizio oggetto del contratto sia affidato mediante procedura competitiva;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 30, comma 4, che prevedono la riduzione di autorizzazioni di spesa di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tra cui l'autorizzazione di spesa relativa al completamento della Pedemontana di Formia e quella relativa al contributo straordinario per il comune di Reggio Calabria, appare necessario verificare se risorse di pari entità non possano essere recuperate mediante

interventi diversi, atteso che non appaiono opportune riduzioni degli stanziamenti finalizzati a interventi infrastrutturali;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 44, comma 31, che prevedono infine l'eliminazione dell'esenzione dal bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli ultraventennali di particolare interesse storico e collezionistico, sarebbe opportuno, anche al fine di non incidere negativamente sull'attività di indotto conseguente a tale eliminazione, mantenere la disciplina vigente o prevedere una misura che restringa la platea dei veicoli per la quale è eliminata l'esenzione,

DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 19, comma 10, dopo le parole « per la trasmissione al CIPE » aggiungere le seguenti « e alle competenti Commissioni parlamentari »;

2) sempre con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 8 a 10 dell'articolo 19, concernenti la definizione e l'attuazione della strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017, siano adottate le iniziative necessarie per assicurare che tale strategia tenga conto delle gravi carenze infrastrutturali che la rete ferroviaria presenta in ampie parti del territorio nazionale e, in particolare, nelle regioni meridionali, con la conseguenza di ostacolare la crescita del trasporto ferroviario, per quanto concerne sia il servizio passeggeri sia quello merci;

3) in particolare, nell'ambito della strategia di sviluppo della rete ferroviaria, si prevedano opportuni interventi per potenziare la dotazione infrastrutturale di collegamento con porti di rilevanza strategica, quali quelli di Gioia Tauro e Napoli, al fine di creare le condizioni per un significativo sviluppo del trasporto intermodale che favorisca la crescita dell'attività dei porti stessi, con rilevanti benefici per l'economia nazionale;

4) per quanto concerne gli interventi di sostegno al settore dei trasporti, si introducano altresì misure volte a ridefinire nel suo complesso il sistema della mobilità nell'area dello Stretto di Messina, anche attraverso il reperimento delle risorse necessarie ad assicurare la continuità, l'adeguatezza e l'efficienza dei servizi di collegamento marittimi, ferroviari e intermodali;

5) con specifico riferimento alle regioni meridionali, si provveda altresì alla modifica del comma 3 dell'articolo 12, onde evitare la destinazione ad altre finalità delle risorse del piano di azione e coesione, attualmente finalizzate anche al miglioramento della percorrenza sulla rete ferroviaria del Sud;

6) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 25, comma 6, relative agli obblighi di servizio pubblico per il trasporto di merci su ferro, si assumano le iniziative necessarie per garantire che il nuovo affidamento del servizio oggetto del contratto, in scadenza al 2014, avvenga tramite procedure competitive;

7) con riferimento alle riduzioni di autorizzazioni di spesa di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui all'articolo 30, si introducano disposizioni che, permettendo di recuperare in altro modo le risorse in questione, evitino la riduzione degli stanziamenti finalizzati ad interventi infrastrutturali;

8) sempre con riferimento alle riduzioni di autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 30, nonché a quelle operate dall'allegato n. 5 richiamato dall'articolo 19, comma 1, che sopprimono i contributi alle imprese marittime disposti dal comma 38 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014, si mantengano i contributi in questione, individuando a tal fine un'adeguata copertura finanziaria;

9) con riferimento alle disposizioni del comma 14 dell'articolo 31 che, pur facendo riferimento alle riduzioni delle spese e agli interventi correttivi relativi al Ministero della difesa, determina, tra l'al-

tro, una decurtazione degli stanziamenti a favore del Corpo delle Capitanerie di porto, pari a poco meno di 4 milioni di euro per l'anno 2015 e a 4 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016, si provveda ad escludere il Corpo delle Capitanerie di porto da tali riduzioni, in considerazione del fatto che da tale decurtazione deriverebbe una pesante limitazione degli arruolamenti del personale volontario del Corpo stesso;

10) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 31 dell'articolo 44, si pervenga ad una diversa formulazione, in modo da mantenere l'esenzione attualmente prevista o, quanto meno, mantenere tale esenzione per gli autoveicoli e i motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali siano compiuti venticinque anni dalla data della loro costruzione, anche al fine di non determinare conseguenze negative sull'indotto del settore;

11) attesa la riduzione delle risorse di cui al programma 13.6 dello Stato di previsione del Ministero, relativo a sviluppo e sicurezza della mobilità locale, che nella sostanza si traduce in una riduzione di risorse per il trasporto pubblico locale, si prevedano interventi volti a garantire una stabilità delle risorse in tale settore, anche permettendo alle regioni di avvalersi delle risorse del Fondo di sviluppo e coesione ed escludendo tali spese dai vincoli del Patto di stabilità interno;

12) al fine di assicurare l'efficacia degli interventi a sostegno dell'operatività dei porti e dell'occupazione, previsti dal comma 15-*bis* dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, introdotto dal comma 108 dell'articolo unico della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità 2014), si introduca una disposizione che precisi le modalità di applicazione del citato comma 15-*bis*, prevedendo che la quota non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, che l'ente di gestione del porto può destinare, a fronte di situazioni di grave crisi delle imprese o agenzie che

svolgono fornitura di lavoro temporaneo nei porti stessi, a iniziative a sostegno dell'occupazione, al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e a misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia, comprende anche le entrate derivanti dalle sovrattasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate;

13) con riferimento alle misure volte a recuperare risorse finanziarie per quanto attiene agli interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si inseriscano previsioni che, al fine di consentire la regolare conclusione delle attività affidate al Commissario liquidatore del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, ne proroghino

di sei mesi l'incarico, al tempo stesso prevedendo che il Commissario stesso versi all'entrata del bilancio dello Stato le somme a valere sulle risorse assegnate alla gestione che risultino disponibili.

14) in ragione della destinazione delle risorse derivanti dalle nuove concessioni autostradali al fondo per il trasporto pubblico locale e alla manutenzione ordinaria della rete stradale operata dall'articolo 5, comma 4-ter del decreto legge n. 133 del 2014 (cosiddetto «sblocca Italia»), come risultante dalle modifiche apportate in fase di conversione, si destini una quota adeguata di tali risorse al miglioramento della mobilità nelle aree urbane, con particolare attenzione alla sicurezza dell'utenza vulnerabile.

ALLEGATO 3

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 (C. 2680 Governo).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

PROPOSTA DI RELAZIONE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Tabella n. 3, recante lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico del disegno di legge C. 2680 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 », e le connesse parti del disegno di legge C. 2679-bis recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) »;

premesso che:

al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di un indebitamento netto del 2,6 per cento per il 2015 e del raggiungimento del pareggio di bilancio strutturale nel 2017, la manovra di finanza pubblica reca un complesso di interventi di risparmio di spesa, mediante riduzione degli stanziamenti assegnati ai Ministeri, dei finanziamenti destinati ad enti, dei contributi per le imprese e di autorizzazioni di spesa specificamente individuate, e di recupero di entrate, mediante la determinazione di limiti percentuali alla fruizione dei crediti d'imposta e la soppressione di esenzioni fiscali, le disposizioni concernenti lo svolgimento della gara per

l'assegnazione a titolo oneroso delle frequenze radioelettriche della banda L, nonché altre misure che comportano maggiori entrate per il bilancio dello Stato e la finanza pubblica;

è altresì rivista la disciplina relativa ai contratti di programma e di servizio, determinando le risorse appositamente stanziare, con particolare riferimento, per quanto attiene agli ambiti di competenza della Commissione, al contratto di programma con Poste Italiane SpA e al contratto relativo agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci;

contestualmente il disegno di legge di stabilità reca importanti misure di sostegno all'economia, che nel complesso conferiscono alla manovra un carattere espansivo;

per quanto riguarda gli ambiti di competenza della Commissione gli interventi di sostegno all'economia interessano in particolare il finanziamento del settore dell'autotrasporto, le risorse destinate alla realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali, le risorse destinate al rinnovo del parco automobilistico e ferroviario relativo al trasporto pubblico locale e le connesse disposizioni concernenti le modalità di acquisto dei veicoli, le previ-

sioni relative alla strategia di sviluppo della rete ferroviaria e i finanziamenti stabiliti nella Tabella E per numerose opere infrastrutturali relative alla rete dei trasporti;

considerato che:

le disposizioni di cui all'articolo 19, comma 11, affidano ad un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri la determinazione di quote percentuali in relazione alle quali è limitata la fruizione dei crediti d'imposta indicati nell'elenco n. 1 allegato al disegno di legge di stabilità; sembrerebbe al riguardo più opportuno determinare tali quote percentuali direttamente nel disegno di legge di stabilità e occorrerebbe evitare che sia limitata la fruizione di crediti d'imposta finalizzati a sostenere l'innovazione;

le disposizioni dell'articolo 23, prevedono una durata quinquennale del nuovo contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa e un ampliamento dei criteri in base ai quali la società concessionaria del servizio postale universale può chiedere una deroga rispetto all'obbligo di consegna quotidiana della posta; occorre al riguardo garantire che sia in ogni caso salvaguardata la struttura del servizio

pubblico postale, in particolare per quanto concerne la garanzia della presenza sul territorio di uffici postali operativi,

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE**

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 16, comma 1, sopprimere la parola « eventuale »;

2) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 19, comma 11, che prevedono la fissazione, mediante un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di quote percentuali in relazione alle quali è limitata la fruizione dei crediti d'imposta indicati nell'elenco n. 1 allegato al disegno di legge di stabilità, si provveda a determinare tali quote percentuali direttamente nel disegno di legge di stabilità e si eviti che sia limitata la fruizione di crediti d'imposta finalizzati a sostenere l'innovazione;

3) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 23, in materia di contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa, si assicuri che non sia indebolita la presenza su tutto il territorio nazionale di uffici postali operativi, comprese le aree con minore densità demografica.

ALLEGATO 4

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 (C. 2680 Governo).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

**PROPOSTA DI RELAZIONE ALTERNATIVA PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017, nonché le parti corrispondenti del disegno di legge di stabilità,

premesso che:

i documenti di cui in parola testimoniano da un lato la difficile congiuntura economica che interessa il Paese e dall'altro la evidente incapacità da parte dell'esecutivo di razionalizzare proficuamente le risorse;

settori fondamentali di questo paese continuano ad essere sacrificati a favore di interventi dal rilevante impatto ambientale nonché economico e dalla ridotta utilità sociale quali, ad esempio, le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Terzo Valico di Giovi della Linea AV/AC Milano-Genova e il nuovo tunnel ferroviario del Brennero;

di fronte ad evidenti situazioni di indisponibilità delle risorse, piuttosto che

provvedere ad una riflessione sulla reale utilità dell'opera, anche eventualmente attraverso l'elaborazione di una nova e aggiornata analisi costi-benefici, il comma 9 dell'articolo 19 dell'A.C. 2679-bis autorizza il CIPE ad approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa ed i relativi progetti definitivi a condizione semplicemente che sussistano disponibilità sufficienti a finanziare un primo lotto costruttivo dal valore non inferiore al 10 per cento;

nel testo viene nuovamente confermata la scelta di procedere, nella realizzazione delle grandi infrastrutture, per « lotti costruttivi » piuttosto che per « lotti funzionali » in grado di garantire, di fronte ad evidenti difficoltà economiche, la realizzazione di parti di infrastrutture autonome e quindi fruibili anche ove non completata l'intera opera;

il trasporto merci su ferro viene nuovamente mortificato in favore dell'autotrasporto, senza nemmeno l'introduzione di incentivi che favoriscano un trasporto a basso impatto ambientale, ad

eccezion fatta per quanto concerne l'aggregazione;

il comma 2 dell'articolo 19 e l'articolo 23 dell'A.C. 2679-*bis* confermano l'incapacità del governo di adoperare una seria politica mirante all'abbattimento del debito pubblico, obiettivo, quest'ultimo, perseguito attraverso dannosi interventi di c.d. privatizzazione, soprattutto di aziende produttive e strategiche come Poste S.p.a. ed Enav

il comma 2 dell'articolo 19, in particolare, seppur garantendo nell'immediato minori oneri per il bilancio dello Stato per 16,357 milioni di euro a decorrere dall'anno 2015 – sopprimendo di fatto la copertura a carico dello Stato degli oneri indicati al comma 8 dell'articolo 5 del DL 77/1989 e ponendoli integralmente a carico di ENAV s.p.a. – rischia di non produrre effetti positivi a lungo termine e di incidere negativamente, L'ente, infatti, per far fronte alle minori entrate potrebbe decidere di incrementare le tariffe causando una consequenziale ed ulteriore diminuzione del gettito;

quanto disposto dall'articolo 23, ovvero la proroga dell'efficacia del contratto di programma tra Ministero dello Sviluppo economico e Poste italiane Spa fino al 31 marzo 2015, sembra non tenere conto del programma di privatizzazione predisposto dal Governo. Per le stesse motivazioni, altrettanto inconcepibile risulta essere la previsione che obbliga nel 2015 alla sottoscrizione di un nuovo contratto di programma non più dalla durata triennale, come attualmente previsto, bensì quinquennale. Le modifiche ai criteri riguardanti la deroga agli obblighi di servizio universale sembrano spianare la strada alla chiusura di numerosi sportelli, così come chiesto dallo stesso amministratore delegato di Poste italiane Spa, dott. Caio, qualche giorno fa ad AGCOM. Con tali misure il Governo riconosce la supremazia del concetto di sostenibilità economica sul principio territoriale ed universale del servizio. Si segnala, inoltre, come a fronte di queste misure non venga programmata, né tantomeno incentivata, alcuna forma di

digitalizzazione dei servizi resi dalla società in parola;

oltre ad una riduzione degli stanziamenti relativi agli obblighi di servizio pubblico per il trasporto merci su ferro, nei documenti oggetto di esame non risultano essere contenute misure che favoriscano una mobilità sostenibile sia di beni che di persone. Oltre ad una revoca degli stanziamenti destinati a finanziare gli incentivi per la rottamazione dei veicoli meno inquinanti per l'anno 2015 e dei contributi ventennali per gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, risultano del tutto assenti stanziamenti in favore del trasporto pubblico locale;

per quanto concerne l'articolo 16, l'iniziativa del Governo non presenta particolari criticità e si pone in conformità con quanto previsto a livello internazionale dall'*Electronic Communication Committee* nel novembre 2013 con la decisione n.13 sull'armonizzazione a livello europeo dell'uso di tali frequenze e con iniziative simili avviate di recente in altri Paesi europei. Riteniamo, tuttavia, opportuno da un lato assicurare che la procedura competitiva di assegnazione delle risorse frequenziali in parola consenta allo Stato di incamerare il maggior numero possibile di risorse, risultato che si potrà conseguire solo assicurando un'equa suddivisione in lotti delle risorse stesse. Riteniamo, altresì, opportuno in un'ottica concorrenziale prevedere che la procedura di assegnazione sia la più aperta possibile, non limitata quindi ai soli operatori di servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico. Da ultimo, riteniamo opportuno che le risorse aggiuntive che dovessero essere conseguite all'esito dell'assegnazione delle frequenze vengano destinate alla realizzazione dei progetti relativi al piano strategico banda ultralarga piuttosto che ad interventi tesi a ripianare il debito pubblico, come previsto nella formulazione attuale della norma in parola,

DELIBERA DI RIFERIRE
IN SENSO CONTRARIO.

ALLEGATO 5

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 (C. 2680 Governo).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminate, per le parti di competenza, la Tabella n. 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del disegno di legge C. 2680 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 », e le connesse parti del disegno di legge C. 2679-bis « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) »;

premesso che:

al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di un indebitamento netto del 2,6 per cento per il 2015 e del raggiungimento del pareggio di bilancio strutturale nel 2017, la manovra di finanza pubblica reca un complesso di interventi di risparmio di spesa, mediante riduzione degli stanziamenti assegnati ai Ministeri, dei finanziamenti destinati ad enti, dei contributi per le imprese e di autorizzazioni di spesa specificamente individuate, e di recupero di entrate, mediante la determinazione di limiti percentuali alla fruizione dei crediti d'imposta e la soppressione di esenzioni fiscali, le disposizioni concernenti lo svolgimento della gara per l'assegnazione a titolo oneroso delle fre-

quenze radioelettriche della banda L, nonché altre misure che comportano maggiori entrate per il bilancio dello Stato e la finanza pubblica;

è altresì rivista la disciplina relativa ai contratti di programma e di servizio, determinando le risorse appositamente stanziare, con particolare riferimento, per quanto attiene agli ambiti di competenza della Commissione, al contratto di programma con Poste Italiane SpA e al contratto relativo agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci;

contestualmente il disegno di legge di stabilità reca importanti misure di sostegno all'economia, che nel complesso conferiscono alla manovra un carattere espansivo;

per quanto riguarda gli ambiti di competenza della Commissione gli interventi di sostegno all'economia interessano in particolare il finanziamento del settore dell'autotrasporto, le risorse destinate alla realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali, le risorse destinate al rinnovo del parco automobilistico e ferroviario relativo al trasporto pubblico locale e le connesse disposizioni concernenti le modalità di acquisto dei veicoli, le previsioni relative alla strategia di sviluppo

della rete ferroviaria e i finanziamenti stabiliti nella Tabella E per numerose opere infrastrutturali relative alla rete dei trasporti;

considerato che:

con riferimento alle disposizioni dei commi da 8 a 10 dell'articolo 19, che definiscono gli assi di intervento della strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017 e le procedure attuative degli investimenti, disponendo l'obbligo, per RFI, di presentare una relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da inoltrare al CIPE, sulle spese relative agli investimenti completati per ciascun programma di investimento compreso nella suddetta strategia di sviluppo, risulta opportuno che la relazione stessa sia trasmessa, oltre che al CIPE, anche al Parlamento e occorre che la strategia in questione tenga adeguatamente conto delle gravi carenze infrastrutturali che, per quanto concerne la rete ferroviaria, si registrano in ampie parti del territorio nazionale e, in particolare, nelle regioni meridionali;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 25, comma 6, relative alla disciplina degli obblighi di servizio pubblico per il trasporto merci su ferro e alla determinazione delle risorse pubbliche destinate a finanziare tali obblighi, appare necessario, attesa la scadenza del contratto di servizio pubblico nazionale per il trasporto merci, fissata alla fine del 2014, che il servizio oggetto del contratto sia affidato mediante procedura competitiva;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 30, comma 4, che prevedono la riduzione di autorizzazioni di spesa di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tra cui l'autorizzazione di spesa relativa al completamento della Pedemontana di Formia e quella relativa al contributo straordinario per il comune di Reggio Calabria, appare necessario verificare se risorse di pari entità non possano essere recuperate mediante interventi diversi, atteso che non appaiono opportune riduzioni degli stanziamenti finalizzati a interventi infrastrutturali;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 44, comma 31, che prevedono infine l'eliminazione dell'esenzione dal bollo per gli autoveicoli e per i motoveicoli ultraventennali di particolare interesse storico e collezionistico, sarebbe opportuno, anche al fine di non incidere negativamente sull'attività di indotto conseguente a tale eliminazione, mantenere la disciplina vigente o prevedere una misura che restringa la platea dei veicoli per la quale è eliminata l'esenzione;

i finanziamenti previsti in Tabella E, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 186, della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità 2013), relativi ad un'opera già compresa nel Programma di infrastrutture strategiche e che consente il mantenimento dell'accessibilità nautica e operatività del porto di Venezia, anche al fine della salvaguardia e rivitalizzazione della città di Venezia e della sua laguna, vanno intesi anche in relazione al Piano strategico della portualità e della logistica che il Governo è tenuto a presentare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge n. 133 del 2014 e che dovrà tener conto dell'individuazione e dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 19, comma 10, dopo le parole « per la trasmissione al CIPE » aggiungere le seguenti « e alle competenti Commissioni parlamentari »;

2) sempre con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 8 a 10 dell'articolo 19, concernenti la definizione e l'attuazione della strategia di sviluppo della rete ferroviaria per il periodo 2015-2017, siano adottate le iniziative necessarie per assicurare che tale strategia tenga conto delle gravi carenze infrastrutturali che la rete ferroviaria presenta in ampie parti del territorio nazionale e, in parti-

colare, nelle regioni meridionali, con la conseguenza di ostacolare la crescita del trasporto ferroviario, per quanto concerne sia il servizio passeggeri sia quello merci;

3) in particolare, nell'ambito della strategia di sviluppo della rete ferroviaria, si prevedano opportuni interventi per potenziare la dotazione infrastrutturale di collegamento con porti di rilevanza strategica, per i quali il collegamento con la rete ferroviaria è assente o è stato dismesso, o comunque risulta evidentemente inadeguato, al fine di creare le condizioni per un significativo sviluppo del trasporto intermodale che favorisca la crescita dell'attività dei porti stessi, con rilevanti benefici per l'economia nazionale;

4) per quanto concerne gli interventi di sostegno al settore dei trasporti, si introducano altresì misure volte a ridefinire nel suo complesso il sistema della mobilità nell'area dello Stretto di Messina, anche attraverso il reperimento delle risorse necessarie ad assicurare la continuità, l'adeguatezza e l'efficienza dei servizi di collegamento marittimi, ferroviari e intermodali;

5) con specifico riferimento alle regioni meridionali, si provveda altresì alla modifica del comma 3 dell'articolo 12, onde evitare la destinazione ad altre finalità delle risorse del piano di azione e coesione, attualmente finalizzate anche al miglioramento della percorrenza sulla rete ferroviaria del Sud;

6) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 25, comma 6, relative agli obblighi di servizio pubblico per il trasporto di merci su ferro, si assumano le iniziative necessarie per garantire che il nuovo affidamento del servizio oggetto del contratto, in scadenza al 2014, avvenga tramite procedure competitive, anche valutando la possibilità di assegnare le risorse previste dal medesimo comma in forme e modalità diverse da quelle attuali;

7) con riferimento alle riduzioni di autorizzazioni di spesa di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti, di cui all'articolo 30, si introducano disposizioni che, permettendo di recuperare in altro modo le risorse in questione, evitino la riduzione degli stanziamenti finalizzati ad interventi infrastrutturali;

8) sempre con riferimento alle riduzioni di autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 30, nonché a quelle operate dall'allegato n. 5 richiamato dall'articolo 19, comma 1, che sopprimono i contributi alle imprese marittime disposti dal comma 38 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014, si mantengano i contributi in questione, individuando a tal fine un'adeguata copertura finanziaria;

9) con riferimento alle disposizioni del comma 14 dell'articolo 31 che, pur facendo riferimento alle riduzioni delle spese e agli interventi correttivi relativi al Ministero della difesa, determina, tra l'altro, una decurtazione degli stanziamenti a favore del Corpo delle Capitanerie di porto, pari a poco meno di 4 milioni di euro per l'anno 2015 e a 4 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016, si provveda ad escludere il Corpo delle Capitanerie di porto da tali riduzioni, in considerazione del fatto che dalla decurtazione deriverebbe una pesante limitazione degli arruolamenti del personale volontario del Corpo stesso;

10) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 31 dell'articolo 44, si pervenga ad una diversa formulazione, in modo da mantenere l'esenzione attualmente prevista o, quanto meno, mantenere tale esenzione per gli autoveicoli e i motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali siano compiuti venticinque anni dalla data della loro costruzione, anche al fine di non determinare conseguenze negative sull'indotto del settore;

11) attesa la riduzione delle risorse di cui al programma 13.6 dello Stato di previsione del Ministero, relativo a sviluppo e sicurezza della mobilità locale, che potrebbe tradursi anche in una riduzione di risorse per il trasporto pubblico locale, si prevedano interventi volti a garantire

una stabilità delle risorse in tale settore, anche permettendo alle regioni di avvalersi delle risorse del Fondo di sviluppo e coesione ed escludendo tali spese dai vincoli del Patto di stabilità interno;

12) al fine di assicurare l'efficacia degli interventi a sostegno dell'operatività dei porti e dell'occupazione, previsti dal comma 15-*bis* dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, introdotto dal comma 108 dell'articolo unico della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità 2014), si introduca una disposizione che precisi le modalità di applicazione del citato comma 15-*bis*; in particolare si preveda che, ferma restando l'invarianza del carico fiscale, la quota non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, che l'ente di gestione del porto può destinare, a fronte di situazioni di grave crisi delle imprese o agenzie che svolgono fornitura di lavoro temporaneo nei porti stessi, a iniziative a sostegno dell'occupazione, al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e a misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia, comprende anche le entrate derivanti dalle sovrattasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate;

13) con riferimento alle misure volte a recuperare risorse finanziarie per quanto attiene agli interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si inseriscano previsioni che, al fine di consentire la regolare conclusione delle attività affidate al Commissario

liquidatore del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, ne proroghino di sei mesi l'incarico, al tempo stesso prevedendo che il Commissario stesso versi all'entrata del bilancio dello Stato le somme a valere sulle risorse assegnate alla gestione che risultino disponibili;

14) in ragione della destinazione delle risorse derivanti dalle nuove concessioni autostradali al fondo per il trasporto pubblico locale e alla manutenzione ordinaria della rete stradale operata dall'articolo 5, comma 4-*ter* del decreto legge n. 133 del 2014 (cosiddetto «sblocca Italia»), come risultante dalle modifiche apportate in fase di conversione, si destini una quota adeguata di tali risorse al miglioramento della mobilità nelle aree urbane, con particolare attenzione alla sicurezza dell'utenza vulnerabile;

15) tenuto conto della recente decisione dell'Autorità di regolazione dei trasporti che ha ridotto in misura considerevole il pedaggio per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria a carico degli operatori sulle tratte dell'Alta Velocità, si adottino opportune iniziative per favorire, a fronte dei risparmi di spesa derivanti da tale decisione per gli operatori stessi, una contestuale riduzione dei costi a carico degli utenti del servizio ferroviario;

16) si assicuri che le misure applicative dettate in materia di intestazione temporanea dei veicoli mediante circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non determinino in alcun caso oneri aggiuntivi a carico delle persone fisiche.

ALLEGATO 6

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) (C. 2679-bis Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017 (C. 2680 Governo).

Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 (limitatamente alle parti di competenza).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Tabella n. 3, recante lo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico del disegno di legge C. 2680 « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e per il triennio 2015-2017 », e le connesse parti del disegno di legge C. 2679-bis recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2015) »;

premesso che:

al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di un indebitamento netto del 2,6 per cento per il 2015 e del raggiungimento del pareggio di bilancio strutturale nel 2017, la manovra di finanza pubblica reca un complesso di interventi di risparmio di spesa, mediante riduzione degli stanziamenti assegnati ai Ministeri, dei finanziamenti destinati ad enti, dei contributi per le imprese e di autorizzazioni di spesa specificamente individuate, e di recupero di entrate, mediante la determinazione di limiti percentuali alla fruizione dei crediti d'imposta e la soppressione di esenzioni fiscali, le disposizioni concernenti lo svolgimento della gara per

l'assegnazione a titolo oneroso delle frequenze radioelettriche della banda L, nonché altre misure che comportano maggiori entrate per il bilancio dello Stato e la finanza pubblica;

è altresì rivista la disciplina relativa ai contratti di programma e di servizio, determinando le risorse appositamente stanziare, con particolare riferimento, per quanto attiene agli ambiti di competenza della Commissione, al contratto di programma con Poste Italiane SpA e al contratto relativo agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci;

contestualmente il disegno di legge di stabilità reca importanti misure di sostegno all'economia, che nel complesso conferiscono alla manovra un carattere espansivo;

per quanto riguarda gli ambiti di competenza della Commissione gli interventi di sostegno all'economia interessano in particolare il finanziamento del settore dell'autotrasporto, le risorse destinate alla realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali, le risorse destinate al rinnovo del parco automobilistico e ferroviario relativo al trasporto pubblico locale e le connesse disposizioni concernenti le modalità di acquisto dei veicoli, le previ-

sioni relative alla strategia di sviluppo della rete ferroviaria e i finanziamenti stabiliti nella Tabella E per numerose opere infrastrutturali relative alla rete dei trasporti;

considerato che:

le disposizioni di cui all'articolo 19, comma 11, affidano ad un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri la determinazione di quote percentuali in relazione alle quali è limitata la fruizione dei crediti d'imposta indicati nell'elenco n. 1 allegato al disegno di legge di stabilità; sembrerebbe al riguardo più opportuno determinare tali quote percentuali direttamente nel disegno di legge di stabilità e occorrerebbe evitare che sia limitata la fruizione di crediti d'imposta finalizzati a sostenere l'innovazione;

le disposizioni dell'articolo 23, prevedono una durata quinquennale del nuovo contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa e un ampliamento dei criteri in base ai quali la società concessionaria del servizio postale universale può chiedere una deroga rispetto all'obbligo di consegna quotidiana della posta; occorre al riguardo garantire che sia in ogni caso salvaguardata la struttura del servizio

pubblico postale, in particolare per quanto concerne la garanzia della presenza sul territorio di uffici postali operativi,

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE**

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 16, comma 1, sopprimere la parola « eventuale »;

2) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 19, comma 11, che prevedono la fissazione, mediante un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di quote percentuali in relazione alle quali è limitata la fruizione dei crediti d'imposta indicati nell'elenco n. 1 allegato al disegno di legge di stabilità, si provveda a determinare tali quote percentuali direttamente nel disegno di legge di stabilità e si eviti che sia limitata la fruizione di crediti d'imposta finalizzati a sostenere l'innovazione;

3) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 23, in materia di contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane Spa, si assicuri che non sia indebolita la presenza su tutto il territorio nazionale di uffici postali operativi, comprese le aree con minore densità demografica.