

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori	217
5-09788 Latronico: Potenziamento della rete ferroviaria lucana e miglioramento della qualità del trasporto ferroviario per gli utenti della Basilicata	217
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	232
5-10468 De Lorenzis: Ottemperanza da parte di RFI alle prescrizioni di sicurezza contenute nell'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie	218
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	234
5-11140 Nicola Bianchi: Tempi di attesa per il rilascio o il rinnovo delle patenti di guida di competenza della commissione medica locale di Sassari	218
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	236
5-11960 Carloni: Disservizi e ritardi sulle linee ad alta velocità con particolare riguardo ai disagi dei viaggiatori del treno Frecciarossa Salerno-Milano partito alle ore 6,12 del 17 luglio 2017	218
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	238
SEDE CONSULTIVA:	
Sulla pubblicità dei lavori	219
Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020 (C. 4768 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 4768/I Governo, approvato dal Senato) (Relazione alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	219

INTERROGAZIONI

Martedì 5 dicembre 2017. — 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 13.35.

Sulla pubblicità dei lavori

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta

che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

5-09788 Latronico: Potenziamento della rete ferroviaria lucana e miglioramento della qualità del trasporto ferroviario per gli utenti della Basilicata.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Cosimo LATRONICO (Misto-DI), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per gli elementi informativi contenuti nella risposta, sottolinea tuttavia che il dato sul quale si fonda l'interrogazione, che non è stato smentito nella risposta del rappresentante del Governo, è la totale assenza di stanziamenti, all'interno del piano industriale delle Ferrovie dello Stato 2017-2026, a favore della direttrice Salerno-Bari-Napoli-Taranto, che rappresenta a suo giudizio una infrastruttura strategica per lo sviluppo del Mezzogiorno e per la connessione dei porti meridionali.

Pone inoltre l'attenzione sulla seconda fondamentale direttrice di collegamento ferroviario del Mezzogiorno, ossia la direttrice ionica, che collega Taranto a Reggio Calabria, stigmatizzandone la vetustà e ricordando che su di essa viaggiano rotabili che hanno più di sessant'anni di età. Riguardo al servizio sostitutivo di autobus cui si fa riferimento nella risposta, ritiene paradossale che, laddove esiste una infrastruttura ferroviaria, non si compiano le azioni necessarie per un suo uso efficiente e si decida invece di ricorrere ad un servizio sostitutivo tramite autobus. Auspica, in conclusione, che il Governo possa prestare la massima attenzione alle importanti questioni poste nell'atto di sindacato a propria firma, al fine di dotare il Mezzogiorno di infrastrutture efficienti e di restituire ai cittadini meridionali il pieno diritto alla mobilità.

5-10468 De Lorenzis: Ottemperanza da parte di RFI alle prescrizioni di sicurezza contenute nell'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Michele DELL'ORCO (M5S), in accordo con il presentatore dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in oggetto.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Michele DELL'ORCO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, prende atto

della risposta, e al riferimento in essa contenuto alla diminuzione degli incidenti stradali, a suo giudizio attribuibile anche alla riduzione del servizio. Si riserva in ogni caso di intervenire nuovamente sulla questione, insieme al primo firmatario, con ulteriori atti di sindacato ispettivo.

5-11140 Nicola Bianchi: Tempi di attesa per il rilascio o il rinnovo delle patenti di guida di competenza della commissione medica locale di Sassari.

Michele DELL'ORCO (M5S), in accordo con il presentatore dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in oggetto.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Michele DELL'ORCO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, auspica che vengano adottate tutte le misure volte a velocizzare i tempi di risposta della commissione medica locale di Sassari, ritenendo del tutto inaccettabile che si registrino, per il conseguimento della patente di guida, tempi di attesa pari ad un anno dal momento della richiesta, come evidenziato dalla stampa locale. Si riserva in ogni caso di presentare, insieme al primo firmatario, ulteriori atti di sindacato ispettivo sulla questione.

5-11960 Carloni: Disservizi e ritardi sulle linee ad alta velocità con particolare riguardo ai disagi dei viaggiatori del treno Frecciarossa Salerno-Milano partito alle ore 6,12 del 17 luglio 2017.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Anna Maria CARLONI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta di cui prende atto. Sottolinea che l'episodio che ha dato origine all'interro-

gazione è stato particolarmente grave, a causa dell'assenza di elettricità per più di tre ore sul convoglio ferroviario, circostanza che ha generato malori e attacchi di panico tra i passeggeri e che ha dato origine ad una *class action* da parte di Condacons. Sottolinea con favore la valutazione in corso presso l'Autorità di regolazione dei trasporti di eventuali specifiche prescrizioni da inserire nel prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale circa la corretta applicazione delle procedure ivi previste. Nella consapevolezza che quello oggetto dell'interrogazione rappresenta un caso limite, osserva tuttavia, anche in qualità di fruitrice dei servizi ferroviari ad alta velocità, che quotidianamente si registrano ritardi che, anche se minimi, evidenziano uno stato di sofferenza del sistema, per contrastare il quale auspica che si adottino rapidamente rimedi efficaci.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.05.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 5 dicembre 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Vincenzo GAROFALO.

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020.

(C. 4768 Governo, approvato dal Senato) e relativa nota di variazioni (C. 4768/I Governo, approvato dal Senato).

(Relazione alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che la riforma della legge di contabilità e finanza pubblica (legge 4 agosto 2016, n. 163, attuativa dell'articolo 15 della legge 24 dicembre 2012, n. 243), ha apportato alcune significative innovazioni alla disciplina contabile, che hanno trovato per la prima volta attuazione nel corso della precedente sessione di bilancio.

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

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

Il testo è quindi composto da due sezioni: nella prima sono riportate le disposizioni in materia di entrata e di spesa aventi ad oggetto misure quantitative funzionali a realizzare gli obiettivi di finanza pubblica; nella seconda sono invece indicate le previsioni di entrata e di spesa, espresse in termini di competenza e di

nessa, 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.

La seconda sezione è altresì integrata dalla Nota di variazioni che è stata predisposta al fine di recepire gli effetti degli emendamenti approvati dal Senato al disegno di legge di bilancio. Infatti quest'anno, poiché il disegno di legge è già stato esaminato e modificato dal Senato, attraverso un'apposita nota di variazioni, gli effetti finanziari derivanti dalle modifiche apportate in prima lettura alla sezione I del disegno di legge di bilancio sono incorporati, per ciascuna unità di voto parlamentare, nella seconda sezione, quale risultante dagli emendamenti approvati (ai sensi dell'articolo 21, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, come modificato dalla predetta legge n. 163 del 2016)

Pertanto l'esame si concentrerà sulle disposizioni di interesse contenute nella prima sezione, e sugli specifici programmi di spesa di competenza contenuti nelle Tabelle dei seguenti Stati di previsione di cui alla seconda sezione: Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2); Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3); Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10).

L'esame si conclude con l'approvazione di una relazione sulle parti di competenza del disegno di legge di bilancio e con la nomina di un relatore.

Possono essere presentate relazioni di minoranza che, unitamente alla relazione approvata dalla Commissione, sono trasmesse alla Commissione bilancio. I relatori (per la maggioranza e di minoranza) possono partecipare ai lavori della Commissione bilancio per riferire circa i lavori svolti presso la Commissione di settore.

Ferma restando la possibilità di presentare le proposte emendative direttamente presso la Commissione bilancio, la Commissione potrà esaminare gli eventuali emendamenti riferiti alle parti di propria competenza. Questi ultimi, ove approvati, saranno inclusi nella relazione della Com-

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

La valutazione circa l'ammissibilità degli emendamenti presentati presso questa Commissione sarà effettuata dalla Presidenza della medesima prima che gli stessi vengano esaminati e votati. In particolare, nel predetto documento trasmesso dalla Presidente della Camera, cui fa integralmente rinvio, sono indicate le specifiche regole per l'emendabilità della prima e della seconda sezione nonché per gli emendamenti volti a modificare, con 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 sono allegati alla relazione trasmessa alla Commissione bilancio. Gli ordini del giorno respinti dalle Commissioni di settore o non accolti dal Governo potranno essere ripresentati in Assemblea. Gli ordini del giorno concernenti l'indirizzo globale della politica economica devono invece essere presentati direttamente in Assemblea.

Ricorda che, avendo la Commissione bilancio fissato a giovedì 7 il termine per la presentazione degli emendamenti, la Commissione dovrà conseguentemente concludere tempestivamente i propri lavori.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, illustra il provvedimento che reca, analogamente a quelli relativi agli anni precedenti, un intervento normativo di portata ampia e diversificata (la prima sezione consta infatti di un articolo 1 con ben 683

commi contenente le misure sostanziali della manovra di bilancio e di altri 18 articoli relativi agli stati di previsione e funzionali all'approvazione delle relative tabelle) che si pone in sostanziale continuità con le iniziative che hanno caratterizzato l'azione di Governo attraverso un progressivo miglioramento dei saldi.

Il provvedimento di manovra fissa l'obiettivo di indebitamento netto nominale al -1,6 per cento del PIL nel 2018, al -0,9 per cento del PIL per il 2019 e a -0,2 per cento del PIL per il 2020. Il saldo netto da finanziare programmatico del bilancio dello Stato è determinato nel limite massimo di -45,2 miliardi nel 2018, -25,3 miliardi nel 2019 e -13,3 miliardi nel 2020, in termini di competenza.

Migliorano anche il risparmio pubblico (che passa da 2,903 miliardi di euro del 2017 a 14,735 miliardi di euro nel 2018 in termini di competenza, per giungere nell'ultimo anno del triennio a 35,366 miliardi di euro) e il livello di ricorso al mercato (che cala dai 305,519 miliardi di euro del 2017 a 258,122 miliardi di euro del 2018, in termini di competenza, per giungere a 238,506 miliardi di euro nell'ultimo anno del triennio).

In questa sede fa presente che si limiterà a trattare i punti di competenza e di interesse della nostra Commissione.

La prima sezione del disegno di legge reca l'articolato. Richiama al riguardo le disposizioni di interesse della IX Commissione.

Il comma 13 consente la detraibilità al 19 per cento, (prevista in passato per i soli anni 2008 e 2009), delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, fino a un massimo di 250 euro. Si introducono, inoltre, per la prima volta, agevolazioni fiscali per i «buoni TPL»; pertanto, le somme rimborsate o sostenute dal datore di lavoro per l'acquisto dei titoli di viaggio per il TPL del dipendente e dei familiari non concorrono a formare reddito di lavoro.

Il comma 39 interviene sulle modalità di utilizzo delle risorse del Fondo per il rinnovamento del parco mezzi del trasporto pubblico locale e regionale.

Si prevede in particolare la possibilità di destinare fino a 100 milioni di euro delle risorse già disponibili per ciascuno degli anni 2019-2033 ai progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile finalizzati all'introduzione di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, che siano presentati dai comuni e dalle città metropolitane. Alle stesse finalità possono essere destinate anche le risorse (50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019) già stanziati per la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto dalla precedente legge di bilancio per il 2017.

Il comma 274 interviene nel settore postale per modificare il regime delle notificazioni di atti giudiziari e delle violazioni delle norme del codice della strada, al fine di dar seguito alle norme della legge sulla concorrenza che hanno abrogato la riserva a Poste italiane per l'esecuzione di tale servizio.

L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni – cui è demandato il compito di adottare i necessari regolamenti per l'entrata in vigore della nuova disciplina – ha avviato una consultazione pubblica al fine di raccogliere da parte dei soggetti interessati orientamenti ed elementi informativi in ordine alla valutazione della possibile disciplina regolamentare relativa al rilascio delle licenze per svolgere il suddetto servizio.

In particolare, l'AGCOM dovrà regolamentare il regime per il conseguimento della licenza individuale, dei requisiti, degli obblighi, dei controlli e delle procedure di diffida, sospensione o revoca (interdizione) dei titoli. Successivamente, il Ministro dello sviluppo economico dovrà disciplinare, con apposito decreto, la procedura per il rilascio dei titoli abilitativi e delle connesse vicende estintive e modificative.

I commi 325-327 autorizzano il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad assumere a tempo indeterminato, in deroga alla normativa vigente, 100 unità di personale nel triennio 2018-2020 (40 unità nel 2018, 30 nel 2019 e 30 nel 2020) presso il Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione, gli affari generali ed il personale, rimodulando contestualmente la dotazione organica delle aree.

L'incremento dell'organico è finalizzato, secondo la citata norma, a permettere lo svolgimento delle necessarie ed indifferibili attività in materia di sicurezza stradale, di valutazione dei requisiti tecnici dei conducenti, di controlli sui veicoli e sulle attività di autotrasporto, e di fornire adeguati livelli di servizio ai cittadini e alle imprese.

Il comma 380, a copertura di tali costi (e anche per assicurare un contributo al miglioramento dei saldi di finanza pubblica), stabilisce che una quota parte degli incrementi tariffari relativi ad alcune operazioni di motorizzazione civile siano destinate alle entrate dello Stato e che solo la parte eccedente tale quota sia destinata, come attualmente è previsto, alle finalità connesse all'attuazione delle norme europee concernenti le patenti di guida, recepite dal decreto legislativo 59 del 2011. Secondo la relazione tecnica che accompagna il disegno di legge la riduzione di risorse sopra indicata non inficia lo svolgimento delle attività relative all'adeguamento delle patenti di guida europee essendo le risorse ad esse destinate assolutamente capienti nonostante la riduzione citata.

La somma trattenuta all'entrata del bilancio dello Stato è pari a 11.537.000 milioni di euro per l'anno 2018, 12.690.000 per l'anno 2019 e 13.843.000 per l'anno 2020: la somma destinata al miglioramento dei saldi è pari a 10 milioni di euro nel triennio mentre la quota residua è destinata alla copertura delle assunzioni di personale sopra ricordate.

Il comma 328 riforma le norme relative al sostegno del lavoro temporaneo portuale (di cui all'articolo 17, comma 15-*bis* della legge n. 84 del 1994). In esso si

conferma la possibilità che l'Autorità di sistema portuale destini fino al 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, al finanziamento della formazione, precisando che in tale ambito rientrano, oltre alle misure di incentivazione del pensionamento, anche il ricollocamento e il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni.

Non sono invece riprodotte alcune limitazioni a tale facoltà presenti nel testo vigente: il limite di cinque anni (o quello necessario al riequilibrio del bilancio del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo); la riduzione della manodopera impiegata di almeno il 5 per cento all'anno; nonché, per tutto il periodo in cui il soggetto autorizzato beneficia del sostegno, il divieto di procedere ad alcuna assunzione di personale o all'aumento di soci lavoratori.

Si prevede invece la ulteriore possibilità che le Autorità di sistema portuale finanzino interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera.

Al riguardo, nel parere approvato dalla Commissione lo scorso 22 novembre sullo schema di decreto legislativo correttivo del decreto legislativo concernente le Autorità portuali (decreto legislativo n. 169 del 2016), è contenuta una condizione anch'essa diretta a modificare la medesima disciplina, ma in modo non coincidente.

In primo luogo, la condizione faceva riferimento al finanziamento dei piani operativi di intervento per il lavoro portuale, in coerenza con il nuovo strumento che si sta introducendo. In secondo luogo dettaglia in modo diverso le finalità delle erogazioni da parte dell'Autorità di sistema. Infine, non prevede la possibilità di destinare risorse finalizzate a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'Agenzia fornitrice di manodopera.

Occorre peraltro ricordare come la delega legislativa di cui il decreto legislativo correttivo è attuazione scade il prossimo 14 dicembre ed è difficile immaginare

come essa si incrocerà con l'entrata in vigore della presente legge il prossimo anno.

Chiede a tale proposito al rappresentante del Governo di chiarire gli orientamenti del Governo rispetto a quanto appena segnalato, al fine di evitare che il testo delle due disposizioni non sia adeguatamente coordinato.

Il comma 329 interviene nel settore del trasporto marittimo con alcuni modestissimi stanziamenti: un incremento di 0,5 milioni di euro per l'anno 2018 e 1 milione di euro per l'anno 2019 a copertura dei costi per la concessione gratuita alle Autorità di sistema portuale dell'uso della piattaforma logistica nazionale, il cui soggetto attuatore unico è la società UIRNet Spa.

Anche il comma 332 dispone un limitato incremento, a far data dal 2018, degli oneri finanziari per i volontari del Corpo delle capitanerie di porto, facendo comunque salva la dotazione organica, fondamentalmente diretto a coprire le esigenze del Corpo per fronteggiare il fenomeno migratorio mediante la programmazione delle attività di soccorso in mare e le connesse misure di controllo.

Il comma 463 reca un modestissimo stanziamento (100 mila euro) diretto all'istituzione di un Comitato paritetico Stato-Regione per curare l'istruttoria diretta a conseguire il riconoscimento per la Sardegna dello status di « *regione ultraperiferica* » e dunque, delle condizioni di specialità che l'ordinamento dell'Unione europea riserva ad esse (Guadalupa, Guyana francese, Martinica, Mayotte, Reunione, Saint Martin, Azzorre, Madera e Canarie).

I commi 598-617 recano una complessa disciplina in tema di assegnazione delle frequenze per lo sviluppo delle reti 5G e della connessa esigenza di rimodulare l'assegnazione delle frequenze televisive sulla base delle bande di frequenza che rimarranno disponibili per la trasmissione televisiva digitali.

Ricorda che la Commissione ha affrontato questo tema, proprio esaminando la Comunicazione della Commissione europea « *Il 5G per l'Europa: un piano d'a-*

zione » (COM(2016)588), rispetto alla quale è stato approvato, il 5 aprile 2017, un documento finale nel quale si evidenziano molte delle esigenze derivanti dalle trasformazioni necessarie nel settore e rispetto alle quali è intervenuta la presente disposizione.

In primo luogo, le suddette disposizioni delineano la procedura di assegnazione delle frequenze radioelettriche necessarie per l'avvio della tecnologia 5G.

Il calendario e le tipologie di intervento relative a tale ambito sono abbastanza lineari. Si prevede che entro il 30 aprile 2018 l'AGCOM definisca la procedura di assegnazione delle frequenze a operatori di comunicazione a banda larga (694-790 mhz; 3,6-3,8 ghz; 26,5-27,5 ghz) che dovrà svolgersi con selezione su base competitiva; entro il 30 settembre 2018 la procedura dovrà concludersi, con la relativa assegnazione. Contestualmente il Ministero dello sviluppo economico adegua il piano nazionale delle frequenze; entro il 1° dicembre 2018 le bande 3,6-3,8 ghz e 26,5-27,5 ghz (salvo alcune frequenze riservate) saranno liberate e da quella data potranno essere già nella disponibilità degli operatori di comunicazione; a far data dal 1° luglio 2022, saranno disponibili anche le frequenze sulla banda 694 – 794 mhz, attualmente destinate al servizio televisivo.

I proventi derivanti dall'attuazione delle sopra descritte disposizioni non devono essere inferiori a 2.500 milioni di euro. Qualora invece dovessero rivelarsi inferiori, nell'esercizio 2022 si prevede l'applicazione dell'articolo 17, comma 12-bis, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per compensare le minori entrate in termini di indebitamento netto.

In secondo luogo, le norme in commento procedono alla ridefinizione delle frequenze assegnate al servizio televisivo digitale terrestre.

Ad oggi infatti le trasmissioni sono effettuate sulla banda di frequenza III VHF 174-230 mhz e sulle bande UHF 470-694 mhz e 694 – 794 mhz. Pertanto, in considerazione della necessità di assegnare questa ultima banda di frequenza alle connessioni in banda ultra larga di quinta

generazione, la norma disciplina un articolato procedimento di ridefinizione delle frequenze radiotelevisive che, come è evidente, potranno occupare meno banda rispetto al passato.

Il primo punto che viene chiarito dalla disposizione è legato alla necessità di definire le frequenze disponibili sulla base degli accordi con gli Stati confinanti per evitare rischi di sovrapposizioni di frequenze.

Si prevede quindi, con riguardo alle frequenze in banda III-VHF (ossia la banda 174- 230 Mhz), che esse siano pianificate in conformità all'accordo di Ginevra del 2006 mentre con riguardo alle frequenze UHF 470-694 mhz si dispone che non possano essere né pianificate né assegnate nelle aree di coordinamento se non attribuite internazionalmente all'Italia.

Per le frequenze disponibili quindi è stabilito che: entro il 31 maggio 2018 l'AGCOM adotti il Piano di assegnazione delle frequenze; entro il 30 giugno 2018 il Ministro dello sviluppo economico definisca il calendario delle scadenze per dare attuazione agli interventi di ristrutturazione delle bande di frequenza. Il Ministero provvede anche alla suddivisione del territorio nazionale in aree geografiche per il rilascio delle frequenze; entro il 30 settembre del 2018 l'AGCOM definisce i criteri di conversione dei diritti d'uso di capacità trasmissiva delle bande di frequenza III VHF (174-230 mhz) e UHF (470-694 mhz) in multiplex nazionali, con la nuova tecnologia TVB-2, che assicura un più alto livello di qualità trasmissiva e i criteri per l'assegnazione dei diritti d'uso delle frequenze UHF (470-694 mhz) agli operatori nazionali. Entro il medesimo termine il Ministro dello sviluppo economico avvia le procedure di selezione per l'assegnazione dei diritti d'uso delle frequenze per il servizio televisivo ad operatori di rete per l'attribuzione della capacità trasmissiva a fornitori di servizi media audiovisivi locali (che deve terminare entro il 30 giugno 2019) (comma 604).

Entro il 31 dicembre 2018 il MISE avvia anche le procedure per la realizza-

zione, per ciascuna area geografica, di una graduatoria di aventi titolo a richiedere le frequenze per la fornitura di servizi di media audiovisivi in ciascuno specifico ambito locale (comma 605).

Entro il termine del periodo transitorio, in linea con le fasi di passaggio alle nuove frequenze, avviene l'attribuzione delle frequenze ai fornitori di servizi media audiovisivi locali attraverso procedure di negoziazione commerciale tra operatori di rete e fornitori di servizi.

Entro il 28 febbraio 2019 il Ministero provvede poi al rilascio dei diritti d'uso delle frequenze ad operatori di rete nazionali sulla frequenza UHF (470-694 mhz) e assegna le frequenze sulla banda 3 VHF (174-230 mhz) al concessionario del servizio pubblico radiotelevisivo per la realizzazione di un multiplex regionale contenente l'informazione regionale (riservando il 20 per cento della capacità trasmissiva a tale scopo). Assegna inoltre la capacità trasmissiva ad operatori di rete perché la mettano a disposizione di fornitori di servizi media audiovisivi in ambito locale.

In via transitoria fino al 30 luglio 2022 viene consentito al concessionario del servizio pubblico radiotelevisivo il mantenimento del 40 per cento della capacità trasmissiva del multiplex regionale per la trasmissione dell'informazione regionale.

Il processo di aggiornamento delle frequenze viene regolato da una tabella di marcia definita entro il 30 giugno 2018 dal Ministero dello sviluppo economico previo svolgimento di una consultazione pubblica e prevede un periodo transitorio tra il 1° gennaio 2020 e il 30 giugno 2022 nel quale saranno compiute tutte le operazioni di rilascio delle frequenze. Tra il 1° gennaio 2020 e il 31 dicembre 2021, per successive aree geografiche, si procederà all'effettivo passaggio alle nuove frequenze e saranno anche definite le scadenze per il rilascio delle restanti frequenze e per l'attivazione delle frequenze previste dal piano di assegnazione 2018 oggetto di diritti d'uso nazionali.

Entro il 31 maggio 2019 l'AGCOM provvede infine ad aggiornare il piano di

numerazione automatica e le modalità di assegnazione dei canali del servizio digitale terrestre.

A presidio delle stringenti disposizioni sopra descritte la disciplina prevede anche un preciso meccanismo sanzionatorio e la definizione degli organi giurisdizionali competenti in relazione alle controversie che dovessero intervenire sulla materia.

La disposizione contiene anche le specifiche risorse destinate all'intervento che, mentre sono modeste negli esercizi 2018 e 2019 (rispettivamente 5 e 35,5 milioni di euro), diventano molto significative negli anni seguenti (293,4 milioni di euro per l'anno 2020, 141 milioni per il 2021 e 272,1 milioni di euro per il 2022). Segnala con soddisfazione che tra le destinazioni delle risorse citate rientra anche il sostegno ai consumatori che dovranno sostenere spese per adeguare i propri impianti radiotelevisivi ai nuovi standard tecnologici, come richiesto nel documento finale votato dalla Commissione.

Sono inoltre previsti specifici interventi di carattere organizzativo e istituzionale tra le quali segnala la costituzione di una *task force* per coordinare l'attribuzione delle risorse di cui sopra agli aventi titolo e la collaborazione della fondazione Ugo Bordoni.

In conseguenza delle disposizioni sopra indicate sono abrogate le norme dei commi 165 e 166 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2016 (legge 28 dicembre 2015, n. 208) che avevano ad oggetto proprio la banda 3,6-38 ghz e che appaiono incompatibili con la presente disposizione (oltre che concretamente mai attuate, come risulta anche dalla relazione illustrativa all'A.S. 2960).

In questo ambito richiama la disposizione di cui al comma 615, che introduce l'obbligo che le apparecchiature radio commercializzate in Italia siano dotate di almeno un'interfaccia per la ricezione dei servizi radio digitali.

Il comma 618, sempre in tema di Comunicazioni, introduce, all'articolo 24-bis del decreto-legge n. 83 del 2012, un

nuovo comma 6-bis, diretto a precisare i soggetti cui si applicano taluni obblighi a carico del *call center*.

La disposizione si riferisce agli obblighi di identificazione geografica degli operatori di call center nei confronti di chi richiede il servizio (ovvero nel caso in cui sia l'operatore di call center a contattare un utente) ed il diritto dei medesimi utenti di richiedere che il servizio sia reso tramite un operatore collocato nel territorio nazionale o di uno Stato membro dell'UE – che deve essere immediatamente disponibile – nonché alle sanzioni per il mancato rispetto dei citati obblighi.

La norma in commento precisa che i suddetti obblighi si applicano agli operatori che svolgono attività di *call center* in favore di un'impresa committente, anche in virtù di un rapporto di controllo o di collegamento societario. Inoltre prevede per questi ultimi l'obbligo di iscrizione nel Registro degli operatori di comunicazione per gli operatori di *call center*.

Si dovrebbe dunque desumere che i citati obblighi e le relative sanzioni, nonché l'iscrizione nell'apposito registro non riguarda coloro che nelle proprie imprese utilizzano servizi di contatto telefonico con la clientela non esternalizzati.

Con riferimento a tale disposizione ritiene utile acquisire dal rappresentante del Governo quale sia la *ratio* dell'intervento effettuato con particolare riferimento agli effetti della disposizione medesima per i diritti dei consumatori.

Un elemento di novità previsto in questa legge di bilancio è l'introduzione nel disegno di legge di disposizioni solitamente oggetto del decreto-legge di proroga dei termini di disposizioni legislative. Con riferimento alla materia dei trasporti sono in particolare prorogati i seguenti termini: fino al 31 dicembre 2018 il divieto di incroci proprietari tra televisione e comunicazione ed editoria, che impedisce sia ai soggetti che esercitano l'attività televisiva in ambito nazionale su qualunque piattaforma, con ricavi superiori all'8 per cento del Sistema Integrato delle Comunicazioni (SIC), che alle imprese del settore delle comunicazioni elettroniche che detengono

una quota superiore al 40 per cento dei ricavi di detto settore, di acquisire partecipazioni in imprese editrici di quotidiani o partecipare alla costituzione di nuove imprese editrici di quotidiani, esclusi i quotidiani diffusi unicamente in modalità elettronica (lettera b) del comma 669).

È altresì prorogato il termine per l'entrata in vigore delle nuove disposizioni concernenti il salvamento acquatico al 31 ottobre 2018 (comma 671) nonché il termine di durata in carica del commissario per la realizzazione della tratta ferroviaria Napoli Bari e Palermo-Messina-Catania fino all'anno 2020 (comma 672).

Accenna in conclusione a talune discipline che, pur non essendo di competenza primaria della Commissione, presentano comunque profili di interesse.

Si riferisce, in primo luogo, alle disposizioni in tema di esclusione dell'aumento dell'età pensionabile per coloro che svolgono lavori usuranti (commi 82-89), posto che rientrano in tale fattispecie diversi lavoratori che operano nel settore dei trasporti (conduttori di convogli ferroviari e personale viaggiante, conduttori di mezzi pesanti e camion).

Inoltre, segnala le norme sulla cosiddetta *web tax* (commi 578-597) che introducono una forma di tassazione per le imprese operanti nel settore del digitale prevedendo un'imposta sulle transazioni digitali relative a prestazioni di servizi effettuate tramite mezzi elettronici, con un'aliquota del 6 per cento sull'ammontare dei corrispettivi relativi alle prestazioni medesime, al netto dell'IVA.

I servizi effettuati tramite mezzi elettronici sono, secondo la norma, quelli forniti attraverso *Internet* o una rete elettronica e la cui natura rende la prestazione essenzialmente automatizzata, corredata da un intervento umano minimo e impossibile da garantire in assenza della tecnologia dell'informazione. Tali servizi saranno individuati concretamente con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze e la tassa sarà applicabile dall'esercizio successivo rispetto a quello nel quale saranno individuate le suddette prestazioni. L'imposta sarà applicabile a pre-

stazioni rese nei confronti di stabili organizzazioni di soggetti non residenti nel territorio dello Stato ma anche di soggetti residenti che svolgono la funzione di sostituti d'imposta.

Infine, il comma 644 dispone che alla RAI – Radiotelevisione Italiana S.p.A. non si applicano le misure di contenimento della spesa in materia di gestione, organizzazione, contabilità, finanza, investimenti e disinvestimenti previste a legislazione vigente per le pubbliche amministrazioni inserite nel conto economico consolidato predisposto dall'ISTAT, ferme restando, invece, le disposizioni vigenti in materia di tetto retributivo. Si rende in tal modo permanente una esclusione che era già stata disposta temporaneamente dall'articolo 6, comma 4, del decreto-legge n. 244 del 2016 (legge n. 19 del 2017).

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).

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), è 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 MEF (si ricorda infatti che una parte della spesa è iscritta nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti), reca uno stanziamento di 4.960,8 milioni, quasi integralmente destinato a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. per il contratto di programma e di servizio per il trasporto ferroviario. Vi è quindi un incremento rispetto al bilancio assestato 2017, che vede un importo in conto competenza di circa 3.700 milioni di euro e una somma di residui di 1200 milioni di euro.

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 di 321,7 milioni, in riduzione rispetto al bilancio assestato per il 2017 (pari a 448 milioni di euro). Il calo è peraltro legato all'esaurimento di oneri per annualità pregresse e non incide sull'attuale contratto di servizio.

Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3), sono di interesse della Commissione taluni programmi gestiti da questo Ministero nell'ambito della Missione 15 « *Comunicazioni* ».

Il 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, ha uno stanziamento 2018 di 10,8 milioni di euro, leggermente inferiore al dato assestato per il 2017 (11,8 milioni).

Il programma 15.8 « *Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali* », presenta le maggiori dotazioni finanziarie nell'ambito della missione, in quanto comprende gli oneri del servizio postale universale, del programma infrastrutturale per la larga banda nonché i servizi di comunicazione elettronica di radiodiffusione e postali (tra cui il contratto di servizio con la RAI e con Poste S.p.A., nonché i contributi per le emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale). Esso prevede uno stanziamento che passa da poco meno di 14 milioni del bilancio assestato a 27,4 milioni. L'incremento consegue agli interventi riferiti alla proroga della convenzione con Radio Radicale per 10 milioni di euro (comma 367) e allo stanziamento di risorse – pari a 5 milioni per il 2018; 35,5 milioni di euro per il 2019; 293,4 milioni per il 2020; 141 milioni per il 2021 e 272,1 milioni per il 2022 –

per l'adozione di misure per un uso efficiente dello spettro e transizione alla tecnologia 5 G (comma 610). Inoltre, si autorizza la spesa di 572 mila euro annui per il periodo 2018-2022 per « favorire la diffusione della tecnologia 5G attraverso la realizzazione di sperimentazioni e di laboratori specifici » con corrispondente riduzione (di 572 mila euro per lo stesso periodo 2018-2022), dell'autorizzazione di spesa concernente l'attuazione dell'Accordo Italia Santa Sede in materia di radiodiffusione televisiva (comma 611).

Il programma 15.9 « *Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti* » è stato introdotto dal 2017 a seguito della riorganizzazione del MISE, e ad esso fanno capo le attività della nuova Direzione generale per le attività territoriali. Il programma vede uno stanziamento di circa 42 milioni di euro per il 2018, leggermente superiore rispetto ai 40 milioni dell'anno precedente.

Segnala altresì il Programma 17.18 « *Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione* », che vede uno stanziamento per il 2018 di 8,5 milioni di euro, anch'esso in linea con gli anni precedenti.

Ritiene utile ricordare, infine, che nell'ambito del programma 11.6 « *Vigilanza sugli enti, sul sistema cooperativo e sulle gestioni commissariali* », si contabilizza il contributo di 300 milioni di euro per il 2018 a favore di Alitalia S.p.A. in amministrazione straordinaria per assicurare la continuità del servizio da essa svolto (ai sensi del decreto-legge n. 148 del 2017, articolo 12, comma 2).

Venendo allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10), il bilancio dopo le modifiche introdotte al Senato espone per il 2018 spese finali per 14.839,4 milioni, in aumento rispetto al 2017.

Gli stanziamenti di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizzati per il 2018 rappresentano, in termini di competenza, il 2,4 per cento della spesa finale del bilancio statale. Tale per-

centuale tende a ridursi negli anni successivi del triennio di programmazione.

Le misure legislative introdotte dall'articolo determinano un effetto positivo di 51,5 milioni, ulteriormente incrementati dagli emendamenti approvati al Senato per circa 2 milioni di spese correnti e 57,5 milioni in conto capitale.

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

La missione 13 rappresenta la quasi totalità della spesa di competenza del MIT di interesse della IX Commissione. Rispetto al bilancio assestato del 2017, si assiste ad un incremento per oltre 750 milioni (da 7.528,3 a 8.291,2 milioni). Si tratta però di una cifra complessivamente inferiore allo stanziamento 2018 a legislazione vigente (che prevedeva 8.443,6 milioni).

Il programma 13.2 « *Autotrasporto ed intermodalità* » presenta un importo complessivo pari a 418 milioni, in netto aumento rispetto al dato assestato (2863 milioni di euro) ma in linea con il bilancio a legislazione vigente (428). Rispetto a quest'ultimo si registra infatti un definanziamento di 10,4 milioni, relativo, per l'anno 2018, ai contributi per il trasporto combinato (-7,3 milioni) ed ai contributi per i servizi ferroviari intermodali (-3 milioni). Viene inoltre ridotto di 5,2 milioni di euro, a partire dal 2019, il finanziamento per le spese di trasporto ferroviario, marittimo e aereo e combinato, a beneficio di talune imprese con sede in Sicilia. Al Senato sono stati invece assegnati ulteriori 500 mila euro per il 2018 e 1 milione di euro per il 2019 al capitolo 7305 (Contributo per il completamento della rete immateriale degli interporti al fine di potenziare il livello di servizio sulla rete logistica nazionale).

Il programma 13.4 « *Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo* » presenta un importo complessivo di 158,5 milioni, con un incremento sostanziale rispetto al dato assestato del 2017 (84,3 milioni), ma con una flessione rispetto al bilancio a legislazione vigente (pari a circa 169,7 milioni). Rispetto a quest'ultimo il definanziamento

di 11,3 milioni per l'anno 2018 è attribuibile alla riduzione di somme da assegnare all'ENAV (-10,3 milioni) e alla riduzione per gli oneri di servizio pubblico per i collegamenti con lo scalo di Crotone (-1 milione). Tali definanze sono sostanzialmente confermati per gli anni successivi.

Il programma 13.5 « *Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario* » reca uno stanziamento di 1.077 milioni, in forte aumento rispetto alle previsioni assestate (545,6 milioni) ma con una leggera flessione rispetto al bilancio a legislazione vigente (1.083 milioni). Rispetto a quest'ultimo il definanziamento di 6 milioni per l'anno 2018 è relativo alle minori somme da corrispondere alle imprese ferroviarie per l'incentivazione del trasporto merci (-5 milioni), confermato anche per gli anni 2019 e 2020, e ad una riduzione di 1 milione delle spese per l'Autostrada Ferroviaria Alpina attraverso il valico del Frejus.

Il programma 13.6 « *Sviluppo e sicurezza della mobilità locale* » reca uno stanziamento di 5.776 milioni, in aumento rispetto al dato assestato (5.628 milioni) e con una leggera flessione rispetto al bilancio a legislazione vigente (5.785 milioni). Rispetto a quest'ultimo si registra un definanziamento di 9,5 milioni per l'anno 2018 conseguente a una riduzione di 5 milioni per i rinnovi contrattuali nel trasporto pubblico locale e a una riduzione di 4,5 milioni del fondo per la costruzione di metropolitane nelle aree metropolitane. Tali riduzioni sono confermate anche per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e seguenti. Con riferimento a questo programma si segnala inoltre che è disposta una riduzione di 58 milioni di euro, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale. Tale Fondo, di cui il decreto-legge n. 50 del 2017 aveva fissato l'importo a 4.932.554.000 euro, viene ridotto a 4.874.544.000 euro.

Il programma 13.9 « *Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto ma-*

rittimo e per vie d'acqua interne reca un importo complessivo pari a 588 milioni, in flessione rispetto alle previsioni assestate per il 2017 (700 milioni, in linea con il bilancio a legislazione vigente pari a 703 milioni). Rispetto a quest'ultimo dato il programma viene defianziato di 114,9 milioni per l'anno 2018, in relazione principalmente alla riduzione di 109,5 milioni di stanziamenti per infrastrutture portuali.

In particolare sono operate due riduzioni di stanziamento disposti in passato. Il primo, previsto dalla legge di stabilità per il 2015, riguarda la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali. Con riguardo allo stanziamento originario di 100 milioni per il triennio 2017-2019, sono decurtati 65 milioni di euro nel 2018 e 20 milioni nel 2019.

Il secondo riguarda la riduzione di 10 milioni di euro per l'anno 2018 e di 7 milioni per ciascuno degli anni dal 2019 al 2021 dell'autorizzazione di spesa decennale di 20 milioni di euro (2015-2024) disciplinata dalla legge di stabilità per il 2015 avente come finalità il miglioramento della competitività dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali.

Sempre in tale ambito è ridotto di 34 milioni di euro per l'anno 2018 e di 8 milioni di euro per gli anni successivi il Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti previsto dall'articolo 18-bis, comma 1, della legge n. 84 del 1994.

È altresì prevista la riduzione di 5,4 milioni sul capitolo 7700 relativo alle spese per la realizzazione del sistema idroviario Padano-Veneto. Tale riduzione di spesa è riferita anche agli anni 2019 e 2020, nonché agli anni 2021 e seguenti;

Infine il programma 13.1 « *Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale* » reca uno stanziamento complessivo di 272,2 milioni, con una flessione sia rispetto al dato assestate (286,51 milioni) sia rispetto al bilancio a legislazione vigente (272,9 milioni). Rispetto a quest'ultimo si registra un defianziamento di 2,2 milioni, compensato con un'attribuzione di 1,5 milioni disposta dal comma 380 per la copertura

dei costi di assunzione del personale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per quanto riguarda il programma 7.7 « *Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste* », dopo la Nota di variazioni conseguente alle modifiche apportate al Senato, lo stanziamento è pari a 728,03 milioni, con una flessione rispetto al bilancio assestate (744,7 milioni) e al bilancio a legislazione vigente (732 milioni). Il disegno di legge di bilancio in esame reca un ulteriore stanziamento sul programma di 1,94 milioni, ascrivibile alle maggiori spese per le competenze del personale militare delle Capitanerie di porto, imputate sui capitoli 2043 e 2066. Tuttavia si registra per il 2018 anche il defianziamento per 6 milioni del capitolo per i mezzi operativi e strumentali delle Capitanerie di porto. Tale riduzione è di 4 milioni per l'anno 2020 e di complessivi 81,4 milioni per gli anni 2021 e successivi (lo stanziamento passa quindi da 115,3 a 33,9 milioni).

Segnala infine che, in attuazione del decreto-legge n. 133 del 2014 (ripartizione del fondo per la continuità dei cantieri) è stato istituito il capitolo 7742 recante « *Somme da assegnare per gli aeroporti di Firenze e di Salerno* », con uno stanziamento per il 2018 di 83,99 milioni.

Da ultimo, evidenzia che, pur essendo il programma 14.11 « *Sistemi stradali, autostradali ed intermodali* » di preminente interesse della VIII Commissione Ambiente, da quest'anno sono in esso presenti gli stanziamenti del Fondo per la realizzazione di ciclovie turistiche e di interventi per la sicurezza della ciclabilità, nonché del Fondo per la realizzazione degli itinerari turistici a piedi denominati « cammini ». Per il 2018 sono presenti risorse per 73 milioni, di cui 72 milioni sul capitolo 7582 (ciclovie turistiche e sicurezza della ciclabilità cittadina) ed 1 milione sul capitolo 7583 (Fondo « cammini »). Per gli anni 2019 e 2020 la spesa prevista è di 45 milioni annui.

Michele DELL'ORCO (M5S) in relazione alle misure contenute nel disegno di

legge volte a favorire la mobilità sostenibile, ricorda che il collegato ambientale ha stanziato 35 milioni di euro destinati a varie finalità, tra cui lo sviluppo del *car pooling*, e si rammarica che la Commissione non sia riuscita ad approvare la proposta di legge a propria prima firma avente ad oggetto questo tema, che non comportando peraltro oneri rilevanti, avrebbe rappresentato un forte passo in avanti nella direzione della mobilità sostenibile.

Sottolinea con favore la disposizione relativa alla detraibilità degli abbonamenti per il trasporto pubblico locale, rilevando tuttavia che sarebbe stato preferibile che tale detrazione fosse prevista al 100 per cento.

Preannuncia che il proprio Gruppo presenterà una serie di emendamenti finalizzati a stornare parte degli stanziamenti destinati ad alcune grandi opere a favore del finanziamento del Fondo per il trasporto pubblico locale.

Preannuncia inoltre la presentazione, da parte del proprio gruppo, di un primo pacchetto di emendamenti volti alla promozione dei mezzi di trasporto elettrici – con specifico riguardo a misure per incentivare la predisposizione di colonnine di ricarica e l'immatricolazione di veicoli elettrici –, anche al fine di favorire lo sviluppo delle numerose aziende italiane che ne producono la componentistica e di un secondo pacchetto di emendamenti, sui quali auspica ci sia il voto favorevole dei colleghi della maggioranza, avente la finalità di ridurre lo smog nella pianura padana. Riguardo a quest'ultimo tema, rammenta la lettera scritta dal collega Di Maio ai presidenti delle regioni interessate, che, a suo giudizio, necessitano di un supporto forte da parte del Governo centrale.

Roberta OLIARO (Misto-CI-EPI), nel riservarsi di intervenire nelle successive sedute, intende porre sin da subito all'attenzione della relatrice e dei colleghi della Commissione alcuni temi a suo giudizio di grande rilevanza.

In primo luogo, nel ritenere un errore la mancata istituzione delle zone economiche speciali su tutto il territorio nazionale, invita la relatrice ad inserire nella propria proposta di relazione una osservazione che vada in tale direzione.

In secondo luogo fa presente che ad oggi non è uniforme l'applicazione dell'IMU nei porti italiani, essendo in quattro porti – due in Liguria, uno in Toscana e uno in Emilia-Romagna – applicata in modo diverso rispetto al resto del territorio nazionale. Al riguardo fa presente che il Ministero dell'economia e delle finanze nel 2009 aveva tentato di fare chiarezza sul punto, invitando a classificare tutte le aree concesse all'interno dei porti in categoria E1, come avviene per le stazioni e gli aeroporti. Ritene quindi necessario che venga eliminata tale difformità, anche al fine di non produrre distorsioni di traffico, e rammenta al riguardo l'accoglimento, da parte del Governo, di due ordini del giorno a propria firma, e la successiva apertura di tavoli di confronto cui partecipano i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, il catasto e l'Agenzia delle entrate, che tuttavia non ha prodotto ancora l'esito sperato. Invita pertanto la relatrice ad introdurre nella proposta di relazione un riferimento a tale questione.

Infine si rammarica che nella relazione introduttiva la relatrice non abbia adeguatamente sottolineato l'esigenza che la disciplina sulle agenzie che si occupano del lavoro portuale suggerita in una condizione posta dalla Commissione nel proprio parere sull'atto del Governo n. 455 sia estesa anche ai soggetti previsti dagli articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1994. Ciò era stato rilevato in un'apposita osservazione nel citato parere, a cui il testo del Senato sembra, sia pure in parte, dare seguito.

Michele MOGNATO (MDP) concorda con la collega Oliaro in ordine alla questione delle zone economiche speciali, oggetto di atti di istruzione al Governo adottati dall'Assemblea, e condivide la ri-

chiesta di farne specifico riferimento nella proposta di relazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, preannuncia l'intendimento di assumere in prima persona iniziative affinché siano inseriti nella legge di bilancio i contenuti più qualificanti della proposta di modifica del codice della strada, il cui esame si è arrestato per la mancata espressione del parere da parte della Commissione Bilancio. Si riferisce, in particolare ma non solo, all'inasprimento delle sanzioni per l'uso alla guida degli *smartphone* e di dispositivi analoghi. Intende in questo modo dar seguito alle sollecitazioni relative a tali interventi normativi che, in più occasioni ha rivolto ai rappresentanti del Governo e che gli risulta siano stati evocati in diversi convegni ed eventi pubblici sulla sicurezza stradale, e in ultimo, in occasione della presentazione della campagna sulla sicurezza stradale promossa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'Anas, in collaborazione con la Polizia di Stato, svoltasi ieri. Auspica al riguardo che le iniziative emendative siano sottoscritte da tutti i colleghi, a testimonianza di un impegno comune della Commissione.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, ringrazia i colleghi intervenuti nel dibattito per le osservazioni svolte, delle quali terrà conto nella formulazione della proposta di relazione. Ritiene che quest'ultima debba contenere gli opportuni riferimenti al lavoro svolto dalla Commissione sui temi contenuti nel disegno di legge di bilancio e agli accordi raggiunti tra i gruppi sulle questioni aperte, come quelle citate dalla collega Oliaro del lavoro portuale e delle zone economiche speciali, rispetto alle quali era previsto che dopo la sperimentazione iniziale a Napoli, Salerno e Gioia Tauro, se ne prevedesse l'istitu-

zione in tutte le città portuali. Fa presente che, diversamente dagli altri anni, gli emendamenti approvati dalla Commissione non avranno un differente peso specifico durante l'esame presso la Commissione Bilancio e a tal fine ritiene opportuno limitare tali proposte alle sole questioni, come quella ricordata dal presidente Meta, che costituiscono la sintesi del lavoro della Commissione e che quindi è preferibile siano portate all'esame a nome della Commissione stessa.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD) nel ricordare che l'esame del disegno di legge di bilancio in questa sede è comunque limitato ai temi di stretta competenza della Commissione, invita la Presidenza a verificare la procedura di segnalazione degli emendamenti approvati dalle Commissioni ai fini del successivo esame in Commissione Bilancio.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, evidenzia che nella presente sessione di bilancio gli emendamenti approvati dalla Commissione non saranno automaticamente segnalati come avveniva nelle precedenti sessioni e pertanto ribadisce l'opportunità che, ad eccezione di quelli strettamente conseguenti al lavoro svolto dalla Commissione in sede referente, essi vengano presentati presso la Commissione Bilancio.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendoci obiezioni, fissa il termine per la presentazione degli emendamenti in Commissione alle ore 19 della giornata odierna.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

La seduta termina alle 14.40.

ALLEGATO 1

5-09788 Latronico: Potenziamento della rete ferroviaria lucana e miglioramento della qualità del trasporto ferroviario per gli utenti della Basilicata.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione alla qualità del servizio ferroviario in Basilicata, Trenitalia riferisce che:

tutto il materiale rotabile impiegato viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche e interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo;

parte dei collegamenti ferroviari regionali viene effettuata con materiale rotabile di recente costruzione o ristrutturazione; la flotta attuale, infatti, comprende convogli *Minuetto* sia elettrici che diesel, *Swing* e vetture a piano ribassato ristrutturate;

nel corso del 2016 è stata completata la sostituzione del materiale rotabile utilizzato per i treni Intercity che servono la Basilicata che, attualmente, vengono effettuati con carrozze del tipo Frecciabianca;

la definizione del nuovo Contratto di Servizio 2017-2026 con MIT e MEF ha consentito di attivare un percorso di miglioramento quali-quantitativo dei treni contrattualizzati.

Con riguardo agli investimenti, per i prossimi anni sono previsti:

oltre 300 milioni di euro per il *re-styling* del parco rotabili e adeguamenti tecnologici;

una notevole riduzione dell'età media del parco Intercity, con un incremento di circa 500 milioni del valore del capitale investito dell'*asset* del servizio universale.

Inoltre, sempre con il nuovo CdS 2017-2026 è stato possibile confermare integralmente l'offerta precedentemente programmata ed è stata istituita una seconda coppia di IC tra Taranto e Reggio Calabria, che serve anche il territorio della Basilicata. L'attuale offerta è così strutturata: 2 coppie di IC Taranto-Potenza-Roma e viceversa, 2 coppie di IC Reggio Calabria-Taranto e viceversa, 1 coppia di bus Bari-Reggio Calabria e viceversa.

Quanto, poi, ai servizi a carattere regionale, l'offerta attuale – come è noto – è stabilita dalla regione Basilicata e riportata nel vigente Contratto di Servizio.

Infine, Trenitalia evidenzia che:

dal mese di giugno 2016 è attivo il nuovo servizio integrato di bus denominato Freccialink che con quattro corse al giorno collegano Matera e Potenza con il terminale AV di Salerno, in connessione con i treni Frecciarossa da/per Napoli, Roma, Firenze, Bologna e Milano. Il servizio è connotato dal medesimo standard di qualità Frecciarossa, con personale dedicato, assistenza, *wi-fi*, *drink* e monitor di bordo;

con l'orario dell'11 dicembre 2016 è stato attivato il prolungamento su Potenza/Taranto di una coppia di treni Frecciarossa Milano-Salerno e viceversa: il nuovo servizio è stato richiesto dalla Re-

gione Basilicata, che ne sostiene l'onere economico per la tratta di prolungamento.

In merito all'infrastruttura ferroviaria, riprendo quanto espresso dal Ministro Delrio la scorsa settimana nella seduta di *question time* in Aula Camera e confermo che il Governo sta lavorando proprio al potenziamento delle interconnessioni.

Infatti, il Ministro Delrio ha ricordato il finanziamento della linea ferroviaria Fer-randina-Matera La Martella, con lavori per oltre 200 milioni che consentiranno di collegare per la prima volta Matera alla

rete ferroviaria nazionale, oltre al *restyling* della stazione di Matera. Anche sulle ferrovie Appulo-Lucane, cioè la linea da Bari, ci sono cantieri aperti per oltre 15 chilometri; inoltre, si stanno raddoppiando in maniera selettiva molte altre tratte e si sta procedendo all'ammodernamento della linea Foggia-Potenza con interventi di velocizzazione e di ammodernamento tecnologico che consistono principalmente nell'elettificazione della linea, nella soppressione di 31 passaggi a livello e nella razionalizzazione degli impianti di stazione.

ALLEGATO 2

5-10468 De Lorenzis: Ottemperanza da parte di RFI alle prescrizioni di sicurezza contenute nell'autorizzazione rilasciata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), i provvedimenti autorizzativi rilasciati dalla stessa Agenzia – siano essi autorizzazioni e/o certificati di sicurezza – possono contenere o meno i riferimenti ad eventuali prescrizioni determinate da carenze emerse a seguito del processo di valutazione documentale.

I contenuti delle prescrizioni sono trasmessi esclusivamente all'operatore interessato, e pertanto sul sito istituzionale www.ansf.it è rintracciabile unicamente il provvedimento autorizzativo, come nel caso di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) dove è pubblicata l'autorizzazione di sicurezza rilasciato in data 30 giugno 2014.

In merito alle condizioni che hanno portato al rilascio della suddetta autorizzazione, è necessario premettere che ANSF ha rilasciato il provvedimento a conclusione di un percorso iniziato nell'ottobre del 2011, che ha impegnato il gestore dell'infrastruttura in una complessa trasformazione della propria organizzazione, realizzata anche attraverso la creazione di una nuova struttura direzionale denominata Sicurezza di rete, con il compito di sovrintendere al sistema di gestione della sicurezza per renderla più adeguata ai criteri stabiliti dalla regolamentazione europea.

In conseguenza a tali modifiche e in attesa che venisse completato il percorso di adeguamento documentale, il 6 febbraio 2013 è stata rilasciata una autorizzazione di sicurezza provvisoria di breve durata, rinnovata il successivo 30 settembre.

L'autorizzazione di sicurezza provvisoria è stata rilasciata anche tenendo conto del fatto che il gestore dell'infrastruttura era comunque già tenuto a garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee ferroviarie, nonché a mantenere adeguati i livelli di sicurezza del proprio sistema ferroviario, in forza di quanto disposto dal decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T, che rilasciava a Ferrovie dello Stato, successivamente RFI, la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nel periodo intercorso tra il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza provvisoria e quella rilasciata il 30 giugno 2014, l'ANSF ha effettuato circa 90 ispezioni presso le sedi del gestore dell'infrastruttura, al fine di verificare che quest'ultimo garantisse il presidio sui processi di sicurezza.

In relazione al contenuto delle prescrizioni richiamate nel provvedimento autorizzativo, queste sono state comunicate al gestore dell'infrastruttura in data 6 marzo 2014 e si riferivano a non conformità emerse a seguito delle analisi sulla completezza ed esaustività della documentazione pervenuta, nonché a seguito della valutazione di rispondenza documentale ai criteri contenuti nel Regolamento europeo n. 1169/2010 ed erano relative in particolare a:

una non precisa descrizione delle attività svolte da RFI nel proprio sistema di riferimento, con particolare riguardo a funzioni e competenze della nuova struttura Sicurezza di rete;

una non chiara definizione delle modalità di attivazione dell'analisi e della valutazione dei rischi, in quanto dai documenti forniti emergeva che tale processo si attivava solo in determinate condizioni che, a giudizio dell'Agenzia, non appariva compatibile con quanto prescritto dal quadro normativo;

una architettura documentale del sistema di gestione della sicurezza che nel suo complesso risultava di difficile consultazione data la sua vastità e dimensione.

A seguito delle prescrizioni, il gestore dell'infrastruttura ha predisposto un programma di rientro delle carenze comunicate dall'Agenzia, che prevedeva varie fasi di attività e una conclusione definitiva al 31 dicembre 2015, contribuendo con tale impegno a creare le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza.

L'ANSF, al fine di verificare costantemente la completa e corretta attuazione del piano di adeguamento predisposto da RFI, il 4 giugno 2014 ha istituito un apposito tavolo tecnico, che aveva anche l'incarico di fornire indicazioni e chiarimenti necessari per consentire allo stesso gestore di portare a conclusione il piano definito.

Nel rispetto delle tempistiche previste dal Piano di adeguamento, RFI ha completato la trasmissione dei documenti previsti, rispettando di fatto la prescrizione impartita con il rilascio del provvedimento autorizzativo.

Considerata la complessità del sistema di gestione della sicurezza di RFI e della relativa quantità di documenti necessari per descriverne il funzionamento, per completarne la verifica è stata necessaria un'intensa attività lavorativa che si è svolta nel corso dell'anno 2016; ANFS informa che sono ancora in corso approfondimenti con RFI e che sono stati fissati incontri specifici per analizzare gli aspetti di dettaglio che risultano ancora aperti e che vedono un fattivo impegno da parte dello stesso gestore.

In ogni caso, dai rapporti annuali sulla sicurezza pubblicati dall'Agenzia emerge che i dati relativi all'incidentalità ferroviaria hanno visto una costante riduzione del numero di incidenti in generale ma, soprattutto, una riduzione dell'incidenza delle problematiche connesse alle attività manutentive riconducibili alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura.

ALLEGATO 3

5-11140 Nicola Bianchi: Tempi di attesa per il rilascio o il rinnovo delle patenti di guida di competenza della commissione medica locale di Sassari.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il Direttore dell'Azienda per la Tutela della Salute, interpellato sull'argomento Ministero dell'interno – Prefettura di Sassari, ha precisato di essere costantemente informato su quelle che sono le criticità della Commissione Medica Locale (CML) e, a tale proposito, sottolinea che sul sito della ASL di Sassari sono riportate tutte le prescrizioni utili per avere meno disagi possibili dai tempi di attesa per il rilascio/rinnovo delle patenti.

Evidenza comunque che nei casi in cui gli utenti, per una serie di circostanze, si presentano con la patente scaduta per cui non possono usufruire del permesso di guida fino alla data della visita, vengono invitati a presentare una domanda in carta semplice, indirizzata alla CML, con cui chiedono l'anticipazione della visita rappresentando i motivi dell'urgenza.

La stessa procedura è adottata anche per le revisioni straordinarie *ex* articoli 186 e 187 del Codice della Strada quando il periodo di sospensione della patente è inferiore al tempo di attesa per la visita di idoneità alla guida ovvero quando l'utente, avendo presentato ricorso presso il Giudice di Pace, ha necessità del verbale della CML da presentare all'udienza.

In questi casi le domande vengono accolte immediatamente e gli utenti vengono inseriti nelle sedute della Commissione in brevissimo tempo. Pertanto, per quanto possibile, si fa in modo che nessuno rimanga senza patente per mesi, in attesa della visita di accertamento di idoneità alla guida.

La Commissione si occupa di un bacino di utenza molto ampio che comprende il

territorio della ASL di Sassari e di Olbia-Tempio, poiché la CML di Olbia, istituita nel 2015, è stata operativa soltanto pochi mesi e poi ha sospeso l'attività per indisponibilità dei medici militari.

Il motivo della criticità subentrata nell'ultimo anno, relativamente ai ritardi con cui vengono effettuate le visite, è da ricercare soprattutto nel numero di utenti che, per rinnovare la patente, sono costretti a rivolgersi alla CML invece che al medico monocratico.

Detto incremento deriva, in parte, dalla maggiore professionalità dei medici monocratici che, attraverso analisi accurate, evidenziano patologie da valutare da parte della Commissione e, in parte, dall'aumento delle richieste di invalidità civile, che poi si definiscono in un maggior numero di segnalazioni alla Motorizzazione Civile di utenti cui viene riconosciuta una percentuale di invalidità per forme morbose che rendono necessaria la revisione dei requisiti psico-fisici per l'idoneità alla guida.

È da evidenziare, inoltre, l'attività capillare effettuata dalle Forze dell'Ordine presenti sul territorio che ha portato all'incremento numerico di persone scoperte alla guida in stato di ebbrezza alcolica e/o in stato di alterazione da sostanze stupefacenti.

L'Azienda sanitaria, allo scopo di agevolare gli utenti e soprattutto quelli più disagiati dalla lontananza da Sassari, ha recentemente introdotto la possibilità di effettuare le prenotazioni delle visite *on-line*.

Il predetto dirigente ha comunicato di lavorare affinché, a breve termine, sia resa

possibile la riapertura della CML di Olbia-Tempio, anche se ciò non dipenderà soltanto dalla volontà dell'ATS Sardegna o dalla ASSL di Olbia Tempio ma, soprattutto, dalla disponibilità delle altre Amministrazioni che dovrebbero mettere a disposizione della Commissione un terzo componente, appartenente all'Esercito o alle Forze di Polizia, in base alla normativa vigente.

Per completezza di informazioni, il MINT riferisce che la Commissione Medica

Locale, istituita ai sensi dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica del 16 aprile 2013, n. 68, è composta da un Presidente e da un componente appartenenti all'Azienda Sanitaria (a Sassari sono presenti i dirigenti medici della U O di Medicina legale o del Servizio di Igiene e Sanità Pubblica), e da un componente medico appartenente a Esercito, Polizia di Stato, Marina Militare e altro (che a Sassari è rappresentato da un medico della Polizia di Stato).

ALLEGATO 4

5-11960 Carloni: Disservizi e ritardi sulle linee ad alta velocità con particolare riguardo ai disagi dei viaggiatori del treno Frecciarossa Salerno-Milano partito alle ore 6,12 del 17 luglio 2017.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In risposta al quesito posto, l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART) riferisce di aver avviato un'attività volta a verificare, da un lato, il rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento europeo n. 1371/2007 in materia di diritti dei passeggeri nel settore ferroviario, dall'altro la corretta applicazione delle procedure descritte all'interno del vigente prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale in merito alle anomalie che hanno causato il fermo treno in linea.

Per il primo profilo, con riguardo alla mancanza di informazioni, di cui all'articolo 18, parte 1, del citato Regolamento, Trenitalia ha rappresentato che «le informazioni presso le stazioni in cui il treno sarebbe dovuto arrivare (Bologna Centrale e Milano Centrale) sono state diffuse dal gestore dell'infrastruttura RFI attraverso appositi annunci sonori e tabelloni informativi di stazione. Inoltre, il personale a terra di Trenitalia presso il Frecciadesk, presente nell'atrio della stazione di Bologna, ha fornito ai passeggeri informazioni sull'evolversi della situazione. A bordo del treno n. 9514, fin dalle ore 10:27 sono stati diffusi, tramite l'impianto di sonorizzazione, diversi messaggi con i quali si informava la clientela sull'evolversi della situazione sulla base delle informazioni via via disponibili. Inoltre il personale di bordo ha provveduto ad aggiornare i passeggeri sulla situazione, percorrendo il treno di vettura in vettura».

Per ciò che concerne l'assistenza materiale, di cui all'articolo 18, paragrafo 2,

lettera a), dello stesso Regolamento, Trenitalia ha reso noto di aver distribuito gratuitamente tutti i generi di conforto disponibili a bordo treno; medesima assistenza è stata prestata presso le stazioni di Bologna Centrale e Milano Centrale, dove sono stati distribuiti ai passeggeri generi di conforto e bevande.

Per quanto riguarda gli indennizzi dovuti in caso di ritardo ai sensi dell'articolo 17 del predetto Regolamento, Trenitalia ha dichiarato di aver messo a disposizione, già dalle ore 12:41 del 17 luglio, per i clienti diretti a Bologna e Milano, l'indennizzo del 100 per cento del biglietto, quindi non il 50 per cento come sarebbe previsto dalla normativa europea per ritardi pari o superiori a 120 minuti. Tali indennizzi possono essere richiesti dai passeggeri entro un anno e l'informazione circa la possibilità di richiedere il rimborso integrale è stata fornita a bordo del treno di riserva, una volta partito da Firenze e nelle stazioni di Bologna Centrale e Milano Centrale.

Con un aggiornamento fornito su richiesta dell'articolo il 10 ottobre scorso, Trenitalia ha informato che erano già stati richiesti ed erogati 290 indennizzi.

In merito poi al secondo profilo – relativo alla corretta applicazione delle procedure descritte all'interno del vigente prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale – raccolti gli elementi informativi sull'accaduto, l'ART sta valutando eventuali prescrizioni specifiche da inserire nel Prospetto 2019.