

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

Sulla pubblicità dei lavori .....	182
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>Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole con osservazioni</i> ) .....	182
ALLEGATO 1 (Emendamenti presentati) .....	188
ALLEGATO 2 (Emendamenti approvati) .....	194
ALLEGATO 3 (Relazione approvata) .....	198
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	187

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 6 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 14.10.**

#### 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).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 dicembre.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che entro il termine fissato sono stati presentati 16 emendamenti (*vedi allegato 1*). Avverte altresì che il proponente, Paolo Gandolfi ha ritirato il proprio emendamento 4768/IX/1.3.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, esprime parere favorevole sugli emendamenti Bruno Bossio 4768/IX/1.1, Gandolfi 4768/IX/1.2, Tullo 4768/IX/1.4, Tullo 4768/IX/1.5, Tullo 4768/IX/1.6, Meta 4768/IX/1.7, Meta 4768/IX/1.8, Anzaldi 4768/IX/1.9. Ritira il proprio emendamento

4768/IX/1.10. Esprime parere favorevole sull'emendamento Crivellari 4768/IX/1.11 e ritira altresì i propri emendamenti 4768/IX/1.12, 4768/IX/1.13 e 4768/IX/1.14. Raccomanda l'approvazione del proprio emendamento 4768/IX/1.15 e esprime parere favorevole sull'emendamento Tullo 4768/IX/1.17.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sull'emendamento 4768/IX/1.15 della relattrice e parere conforme sulle restanti proposte emendative.

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede alla presidenza che si proceda alla votazione degli emendamenti nella giornata di domani, al fine di svolgere gli opportuni approfondimenti sulle tematiche affrontate dalle proposte emendative.

Michele Pompeo META, *presidente*, in ordine alla richiesta della collega Spessotto, si rimette all'orientamento dei Gruppi.

Mario TULLO (PD) ritiene che, anche in ragione del prevedibile andamento dei lavori parlamentari di questa settimana, sia preferibile procedere alla votazione già nella giornata odierna.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD) concorda con l'opportunità che si proceda alla votazione già nella giornata odierna, stante anche la diversa procedura adottata per questa sessione di bilancio in ordine agli emendamenti approvati dalle Commissioni in sede consultiva, per i quali non è assicurata la segnalazione automatica presso la Commissione Bilancio.

Michele DELL'ORCO (M5S) osserva che un'ulteriore tempo di riflessione consentirebbe al suo Gruppo di poter valutare favorevolmente talune proposte emendative che, *prima facie*, appaiono meritevoli di essere sostenute.

Michele MOGNATO (MDP) in ordine alla richiesta dei colleghi del MoVimento 5

Stelle, ritiene che, ove necessario, si potrebbe richiedere alla relattrice e ai presentatori una breve illustrazione degli emendamenti, come valido ausilio ai fini della loro comprensione.

Michele Pompeo META, *presidente*, tenuto conto delle richieste dei colleghi del MoVimento 5 Stelle e dei rappresentanti dei Gruppi intervenuti, sospende brevemente la seduta affinché possano essere svolti i necessari approfondimenti.

**La seduta, sospesa alle 14.20, è ripresa alle 14.35.**

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che, sentiti i Gruppi, sussistono le condizioni per procedere alle votazioni. Ricorda che gli emendamenti approvati saranno inclusi nella relazione della Commissione, mentre gli emendamenti respinti potranno essere successivamente ripresentati presso la Commissione bilancio, anche al solo scopo di consentire a quest'ultima di respingerli ai fini della ripresentazione in Assemblea.

La Commissione, con distinte votazioni, approva gli emendamenti Bruno Bossio 4768/IX/1.1, Gandolfi 4768/IX/1.2, Tullo 4768/IX/1.4, Tullo 4768/IX/1.5 e Tullo 4768/IX/1.6 (vedi allegato 2).

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), intervenendo sull'emendamento Meta ed altri 4768/IX/1.7, preannuncia il voto contrario del proprio Gruppo in quanto, pur condividendo le finalità di innalzare i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, reputa eccessivo l'inasprimento dell'apparato sanzionatorio sia con riguardo alla prima infrazione sia con riguardo alla recidiva, oltre a esporre l'utente a una discrezionalità troppo ampia dell'agente accertatore nella contestazione dell'infrazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente all'onorevole Biasotti che il testo licenziato a suo tempo dalla Commissione prevedeva che le sanzioni in caso di prima

infrazione fossero raddoppiate, per poi essere addirittura quadruplicate in caso di recidiva. Il testo in esame – in modo più equilibrato e coerente con l'impianto sanzionatorio del codice, inasprisce la sanzione per la prima infrazione con riguardo alla decurtazione dei punti sulla patente e con la previsione della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi già dalla prima infrazione, e non solo in caso di recidiva come previsto dalla legislazione vigente. Sono altresì raddoppiate le sanzioni pecuniarie e la durata della sospensione della patente per la recidiva.

Osserva, infatti, che gran parte degli incidenti stradali, purtroppo in aumento da quest'anno dopo un *trend* decennale di decrescita, sono causati, secondo i numerosi studi di settore, dalle distrazioni causate dall'uso alla guida del telefono cellulare. Ritiene che la previsione di una sanzione così gravosa già al momento della prima infrazione possa avere – come già successo in passato con l'introduzione della disposizione sulle cinture di sicurezza e delle disposizioni di contrasto alle cosiddette « morti del sabato sera » – un effetto deterrente molto forte.

Esprime pertanto rammarico per la contrarietà espressa dal Gruppo di Forza Italia, che invita ad una ulteriore riflessione.

Evidenzia che si tratta dell'ultima occasione utile per approvare tale disposizione, che affronta una vera e propria emergenza, dal momento che non sarà possibile pervenire in questa legislatura all'approvazione della proposta di legge di modifica del codice della strada, alla quale la Commissione ha dedicato grande impegno in questa legislatura.

Franco BRUNO (Misto), alla luce delle valutazioni espresse dal presidente, che comprende ma non condivide pienamente, preannuncia l'astensione del proprio Gruppo in ordine alla votazione dell'emendamento in esame.

Osserva infatti che tale proposta non risolve il problema degli incidenti stradali evidenziato dal Presidente Meta, che andrebbe affrontato a suo giudizio attraverso opportune soluzioni tecnologiche da

adottare da parte delle imprese costruttrici di veicoli e di imprese produttrici di dispositivi elettronici di comunicazione.

Sottolinea inoltre che l'introduzione di sanzioni più gravi perde la propria efficacia in conseguenza della scarsità dei controlli sulle strade da parte delle forze dell'ordine.

Michele DELL'ORCO (M5S) preannuncia il parere favorevole del proprio Gruppo sulla proposta emendativa in esame e sul successivo emendamento Meta 4768/IX/1.8, che vanno nella direzione della sicurezza stradale, da sempre cavallo di battaglia del proprio Gruppo.

Naturalmente, deve essere anche in questa sede ribadito che tra i dispositivi di cui la norma impone il divieto siano esclusi i navigatori satellitari, al fine di non penalizzare i tanti utenti che ne fanno uso.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) in considerazione della richiesta rivoltagli dal Presidente Meta, muta la propria posizione nel senso di astenersi dalla votazione.

In ordine alle considerazioni del collega Dell'Orco, ritiene che il navigatore satellitare sia una fonte di distrazione per il guidatore pari se non maggiore a quella generata dagli altri dispositivi di cui si prevede il divieto.

Concorda infine con la necessità che la questione su cui interviene l'emendamento venga affrontata con il coinvolgimento delle case automobilistiche, che possono dotare i veicoli di strumentazioni tecnologicamente avanzate.

Paolo GANDOLFI (PD) ritiene la disposizione proposta dal presidente necessaria per affrontare il grave problema dell'aumento dell'incidentalità stradale, e pur esprimendo rammarico per la mancata approvazione di una legge specifica di modifica del codice della strada, giudica opportuno approfittare del disegno di legge di bilancio per pervenire ad una sua rapida approvazione.

Ricorda che la normativa vigente prevede che la sospensione della patente conseguente all'uso di telefoni cellulari alla

guida avvenga solo in caso di recidiva e osserva che, di fatto, non potendo l'agente osservatore verificare, al momento in cui commina la seconda sanzione, che l'utente ha già commesso la medesima infrazione nei due anni precedenti, tale sanzione risulta inefficace.

Ritiene che l'impossibilità di comminare la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida sia alla base dell'approccio superficiale degli utenti della strada nell'uso del telefono cellulare alla guida e, pertanto, sottolinea favorevolmente l'introduzione di tale sanzione già dal momento della prima infrazione.

Giudica indispensabile che si contrasti il fenomeno di crescita dell'incidentalità stradale che, a seguito di numerosi studi effettuati sui cosiddetti *black point* e da ultimo quello riportato in un convegno che ha analizzato tali dati per alcune grandi città tra cui Udine, è attribuibile per lo più alla distrazione alla guida.

In ordine alle considerazioni svolte dal collega Bruno, considera come un dovere del legislatore predisporre soluzioni normative efficaci e rapide per contrastare le emergenze e sottolinea in ogni caso che l'approvazione dell'emendamento in esame non esclude la possibilità di affrontare la questione in futuro con un approccio più sistematico che preveda l'utilizzo di soluzioni tecnologiche.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i colleghi che hanno manifestato apprezzamento per la propria iniziativa. Sottolinea che la scelta di presentare la proposta emendativa in Commissione e non presso la Commissione Bilancio è motivata dall'intenzione di coinvolgere tutta la Commissione nella paternità della proposta, in ragione del forte impegno profuso da tutti i Gruppi su questo tema.

La Commissione, con distinte votazioni, approva gli emendamenti Meta 4768/IX/1.7, Meta 4768/IX/1.8, Anzaldi 4768/IX/1.9, Crivellari 4768/IX/1.11, 4768/IX/1.15 della relatrice e Tullo 4768/IX/1.17 (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che gli emendamenti approvati saranno inclusi nella relazione della Commissione.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, presenta una proposta di relazione favorevole (*vedi allegato 3*).

Roberta OLIARO (Misto-CI-EPI), ringrazia la relatrice per il lavoro svolto e per aver accolto in parte i suoi rilievi espressi nella seduta di ieri.

Intende tuttavia chiedere alla relatrice di modificare l'osservazione di cui al punto c) della proposta di relazione laddove si auspica che l'istituzione delle cosiddette « zone economiche speciali » possa avvenire secondo criteri meno restrittivi di quelli attualmente previsti solo dopo un periodo di sperimentazione.

Infatti ritiene che tale specificazione, visti i tempi normalmente legati ai progetti sperimentali, rischi di fatto di rendere inapplicabile una simile soluzione. Inoltre ritiene che non aver esplicitato la richiesta che le zone economiche speciali siano estese a tutto il territorio nazionale sia un grave errore: queste, infatti, generano sviluppo non solo per sé ma anche per le aree limitrofe, come dimostrato dalle oltre milleduecento zone economiche speciali ormai esistenti al mondo che interessano decine di milioni di abitanti.

Arianna SPESSOTTO (M5S), pur considerando positivamente alcuni interventi normativi approvati in questa sede, valuta, tuttavia, poco ambiziosi gli sforzi fatti che avrebbero potuto essere diretti, più convintamente, a fermare le grandi opere inutili, a rafforzare le agevolazioni per l'uso del trasporto pubblico locale, a favorire la manutenzione delle infrastrutture del Paese e a combattere l'inquinamento favorendo forme di mobilità più sostenibili.

Segnala, peraltro, che questi saranno gli ambiti in cui interverranno gli emendamenti che il suo Gruppo intende presentare alla legge di Bilancio presso la Commissione di merito.

Dichiara quindi il voto contrario sulla proposta di relazione.

Michele MOGNATO (MDP) ringrazia la relatrice per il lavoro svolto e per aver accolto molte indicazioni emerse nel dibattito, e auspica che le osservazioni ivi recate possano costituire un valido supporto presso la Commissione Bilancio affinché quanto contenuto si traduca in conseguenti modifiche al testo.

Condivide tuttavia la critica espressa dalla collega Oliaro in merito alla necessità di attendere un periodo sperimentale per l'estensione delle zone economiche speciali. Apprezza, infine, l'approvazione degli emendamenti relativi ai dispositivi anti-abbandono e alla previsione di sanzioni per chi alla guida utilizza *smartphone* o altri congegni che possano distrarre dalla guida e causare incidenti, entrambi a prima firma del presidente Meta, che rappresentano anche il senso del lavoro svolto dalla Commissione per il miglioramento della sicurezza stradale.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD) unendosi ai ringraziamenti, dichiara di concordare con quanto affermato dalla collega Oliaro sui tempi connessi alla problematica relativa alla sperimentazione di zone economiche speciali, in più occasioni oggetto di dibattito in questa sede.

Valuta positivamente l'osservazione riferita alla liberalizzazione della notificazione di atti giudiziari e quanto previsto sulla mobilità sostenibile, mentre esprime rammarico per il ritiro degli emendamenti della relatrice relativi alla rottamazione dei carri merci e all'incremento delle risorse destinate al trasporto ferroviario delle merci; segnala, peraltro, che queste due ultime problematiche saranno oggetto di specifici emendamenti del suo Gruppo presso la Commissione di merito.

Mario TULLO (PD) osserva che quanto emerso dalla discussione sulle zone economiche speciali rappresenta un interes-

sante contributo al dibattito in corso da tempo.

Con riguardo alle considerazioni svolte dai colleghi in ordine alle Zone economiche speciali ritiene che vada differenziata l'esigenza di un rilancio della portualità e della logistica, che deve avvenire su base nazionale, da taluni interventi specifici che, per essere realmente efficaci, devono essere concentrati in ambiti territoriali limitati, salvo poi essere estesi ove le condizioni lo consentano.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, ritiene che l'azione del Governo in materia di zone economiche speciali, per come si è fin ora sviluppata, vada apprezzata e sostenuta.

Quanto riportato nella sua proposta di relazione corrisponde a tale valutazione anche in considerazione del fatto che l'aspetto distintivo delle zone in questione è il regime favorevole della loro tassazione nonché, in linea generale, che la proposta di loro istituzione può essere presentata dalle sole regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea.

In tal senso ricorda che il progetto per le zone economiche speciali, in Italia, parte appunto da due contesti particolarmente disagiati: Napoli e Gioia Tauro. Condivide quindi la scelta politica del Governo secondo la quale non vi è, al momento, spazio sufficiente per estendere indiscriminatamente l'istituzione della zona a tutto il Paese e che rinvia ulteriori sviluppi all'esito delle sperimentazioni in corso.

Roberta OLIVARO (Misto-CI-EPI) precisa che le zone economiche speciali non sono contraddistinte dalla mera detassazione o comunque da soli benefici fiscali.

Ricorda, infatti, che uno degli aspetti maggiormente rilevanti e più qualificanti consiste nella semplificazione burocratica a favore delle imprese e dei lavoratori delle aeree interessate. Segnala, peraltro, che già ora anche al Nord Italia è possibile fruire di facilitazioni fiscali fino al 15 per cento, ma che tuttavia il vero valore ag-

giunto è rappresentato dallo snellimento degli obblighi burocratici che compliscono il mondo produttivo.

Ribadisce, infine, che non aver esteso a tutto il territorio italiano la misura in questione e quindi non aver dato pari opportunità a tutte le aeree del Paese rappresenta un grave errore, anche di prospettiva, e non risponde alle esigenze manifestate dai produttori di semplificare le condizioni produttive.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di relazione favorevole della relatrice.

La Commissione approva la proposta di relazione (*vedi allegato 3*), conferendo altresì all'onorevole Carloni l'incarico di relatrice presso la Commissione Bilancio.

**La seduta termina alle 15.15.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.20.



## ALLEGATO 1

**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.**

**EMENDAMENTI PRESENTATI**

## ART. 1.

*Dopo il comma 13, aggiungere il seguente:*

13-bis. All'articolo 48 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, in legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 11-bis è sostituito dal seguente: « 11-bis. – In caso di mancata esibizione di un idoneo titolo di viaggio a richiesta degli agenti accertatori e, previa esibizione di un valido documento di identità, la sanzione comminata è annullata qualora sia possibile dimostrare, entro 3 giorni lavorativi dall'accertamento/notificazione della violazione, con presentazione del documento di viaggio nominativo regolarizzato prima dell'accertamento, presso gli uffici preposti dal gestore del trasporto pubblico, il possesso del titolo. Resta ferma l'applicazione di una sanzione da definirsi con legge regionale almeno pari a quella comminata in caso di violazione degli obblighi previsti dai commi 9 e 10 ».

**4768/IX/1. 1.** Bruno Bossio, Gandolfi, Mura, Garofalo.

*Dopo il comma 13, aggiungere il seguente:*

13-bis. All'articolo 27, comma 12-quarter del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: « di

affidamento » sono sostituite dalle seguenti: « di evidenza pubblica per l'affidamento ».

**4768/IX/1. 2.** Gandolfi, Bruno Bossio.

*Dopo il comma 39, aggiungere il seguente:*

39-bis. All'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 alla fine del comma 640 aggiungere i seguenti periodi: « Al fine di contribuire allo sviluppo del sistema nazionale di ciclovie turistiche di cui al presente comma con il fondo di cui all'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, le Regioni possono finanziare progetti finalizzati all'acquisizione e la riconversione in ciclovie delle linee ferroviarie dismesse e per la valorizzazione delle relative pertinenti immobiliari. Le risorse di cui al periodo precedente sono assegnate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ».

**4768/IX/1. 3.** Gandolfi, Bruno Bossio.

*Dopo il comma 39, inserire i seguenti:*

39-bis. Al fine di supportare la diffusione delle buone pratiche tecnologiche nel processo di trasformazione digitale della

rete stradale nazionale (*Smart Road*) nonché allo scopo di promuovere lo sviluppo, l'implementazione in via prototipale, il *testing* e la validazione di soluzioni applicative dinamicamente aggiornate alle specifiche funzionali, di valutare e aggiornare dinamicamente le specifiche funzionali per le *Smart Road*, di facilitare un'equa possibilità di accesso del mondo produttivo ed economico alla sperimentazione, è autorizzata la sperimentazione su strada delle soluzioni *Smart Road* e di guida connessa e automatica. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge è adottata, a tal fine, una direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che individua le modalità attuative e gli strumenti operativi della sperimentazione.

39-ter. Per le finalità di cui al precedente comma, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.

Conseguentemente, alla tabella A, alla voce: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, apportare le seguenti variazioni:

2018: -1.000.000;  
2019: -1.000.000.

**4768/IX/1. 4.** Tullo, Bruno Bossio, Mura.

Dopo il comma 39, aggiungere il seguente:

39-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, al comma 2, dopo la lettera e), aggiungere la seguente: e-bis) « Lo 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo è destinato annualmente alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 ».

**4768/IX/1. 5.** Tullo, Bruno Bossio, Mura.

Dopo il comma 327, aggiungere il seguente:

327-bis. All'articolo 2, comma terzo del decreto del Presidente della Repubblica 30

giugno 1965, n. 1124 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « L'uso del car-pooling nel percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro deve intendersi sempre necessitato, per gli effetti positivi sulla riduzione dell'inquinamento e dei costi del trasporto, a condizione che il lavoratore che intende attivare un servizio di auto condivisa nel percorso casa-lavoro (*car pooling*) dia preventiva comunicazione per iscritto al datore di lavoro del veicolo utilizzato, dei soggetti che condividono il servizio, dell'abilitazione alla guida del conducente o dei conducenti il veicolo, del percorso e della relativa fascia oraria almeno 7 giorni prima della data di attivazione del nuovo sistema di trasporto »;

b) all'ultimo periodo le parole: « , in questo caso, » sono sostituite dalle seguenti: « , in ogni caso, ».

**4768/IX/1. 6.** Gandolfi, Bruno Bossio, Mura.

Dopo il comma 327, aggiungere il seguente:

327-bis. All'articolo 173 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole « apparecchi radiotelefonici » sono aggiunte le seguenti: « smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi, »;

b) il comma 3-bis è sostituito dal seguente: « 3-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 161 a euro 647. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel



corso di un biennio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 322 a euro 1294 e si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da due a sei mesi ».

2. Alla Tabella dei punteggi previsti all'articolo 126-bis sostituire la voce articolo 173, con la seguente:

« Art. 173	Comma 3	5
	Comma 3-bis	10 »

**4768/IX/1. 7.** Meta, Anzaldi, Attaguile, Nicola Bianchi, Franco Bordo, Bruno Bossio, Carinelli, Culotta, Dell'Orco, Fauttilli, Gandolfi, Gregori, Liuzzi, Minnucci, Mognato, Mura, Francesco Saverio Romano, Paolo Nicolò Romano, Spessotto, Totaro, Tullo, Zanetti.

*Dopo il comma 327, aggiungere i seguenti:*

*327-bis.* Al comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine le seguenti parole: « Tali sistemi di ritenuta per bambini devono essere equipaggiati con un dispositivo di allarme anti-abbandono rispondente alle specifiche tecnico-costruttive stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. ».

*327-ter.* Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di allarme anti-abbandono di cui al comma 1.

*327-quater.* La disposizione di cui al comma 327-bis si applica decorsi sei mesi dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 327-ter.

**4768/IX/1. 8.** Meta, Anzaldi, Attaguile, Nicola Bianchi, Franco Bordo, Bruno Bossio, Carinelli, Crivellari, Culotta, Dell'Orco, Fauttilli, Gandolfi, Garofalo, Minnucci, Mognato, Mura, Oliaro, Piso, Spessotto, Totaro, Tullo.

*Dopo il comma 327, inserire il seguente:*

*327-bis.* Al fine di potenziare la capacità degli aeroporti nazionali evitando il congestionamento degli stessi, con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, è stabilita la nuova disciplina per lo svolgimento della funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti designati come coordinati o ad orari facilitati, in conformità alle previsioni di cui al Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993 e successive modifiche e integrazioni. Tale disciplina individua la ripartizione delle attribuzioni in materia tra gli organi dello Stato e il coordinatore, di cui assicura l'indipendenza e lo svolgimento delle attività di competenza in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente, stabilendo, altresì, le modalità e i criteri di regolazione del sistema di finanziamento del servizio di coordinamento, con la ripartizione dei relativi costi per il 50 per cento a carico dei gestori degli aeroporti interessati e per il restante 50 per cento a carico degli operatori di aeromobili che richiedono di utilizzare tali aeroporti, senza oneri a carico dello Stato.

**4768/IX/1. 9.** Anzaldi, Minnucci, Bruno Bossio.

*Dopo il comma 327, aggiungere il seguente:*

*327-bis.* Al fine di procedere alla regolarizzazione dei rapporti con Trenitalia S.p.A relativi ai servizi ferroviari regionali nelle Regioni a statuto speciale e indivisi già eserciti, è stanziato un importo pari a 15.000.000 euro per l'anno 2018 e 20.000.000 euro per l'anno 2019. Nelle more della definizione dei relativi rapporti contrattuali e nel rispetto della vigente normativa europea è inoltre autorizzato il pagamento a favore di Trenitalia S.p.A. delle somme dovute in relazione a detti servizi, nel limite delle risorse già impegnate, ivi inclusi i residui perenti, nonché

di quelle iscritte in bilancio. Con apposito Atto sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministero dell'economia e delle finanze e da Trenitalia S.p.A. si procede alla ricognizione dei relativi rapporti contrattuali e alla programmazione dei servizi a tutto il 2019. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede ad affidare i servizi relativi agli anni 2020 e seguenti ai sensi degli articoli 5 e 7 del Regolamento (CE) 1370/2007.

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

2018: -15.000.000;

2019: -20.000.000.

**4768/IX/1. 10.** La Relatrice.

*Dopo il comma 329, aggiungere i seguenti:*

*329-bis.* Al fine di dare attuazione alle azioni 3.6 e 7.3 del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica recepito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, di cui al comunicato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 250 del 27 ottobre 2015:

*a)* al comma 2-ter, dell'articolo 3, del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, dopo le parole: « con particolare riferimento alle autostrade del mare » sono aggiunte le seguenti: « e alle modalità di trasporto strada-fiume, strada-canale, strada-lago, canale-mare e fiume-mare »;

*b)* al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

1. alla lettera *f)* del comma 2, dell'articolo 1, dopo le parole: « strada-mare, » sono aggiunte le seguenti: « strada-fiume, strada-canale, strada-lago, canale-mare e fiume-mare, »;

2. alla lettera *a)* del comma 1, dell'articolo 2, dopo le parole: « con particolare riferimento all'utilizzazione della modalità marittima » sono aggiunte le seguenti: « e della modalità di trasporto per vie navigabili interne »;

3. all'articolo 3, dopo il comma 6, è aggiunto il seguente:

«*6-bis.* Ai fini della tutela dell'ambiente e del territorio, agli operatori della logistica che optino per la modalità di trasporto della merce, di qualunque tipo, per via navigabile interna nazionale o fluvio-marittima in luogo della modalità stradale è corrisposto un contributo pari ad euro 2,5 per ogni tonnellata di merce trasportata dal porto di imbarco al porto di sbarco. Se la merce è trasportata in contenitori, il contributo include il conteggio del peso del contenitore ed è erogato anche per il viaggio a vuoto del contenitore imbarcato sull'unità navale. È esclusa la corresponsione del contributo nel caso di trasporto merci da e verso le isole. Le modalità e la procedura per la corresponsione del contributo sono disciplinate con regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, a notifica preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ».

*329-ter.* Agli oneri derivanti dal comma 329-bis, valutati in euro 1.500.000,00, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

**4768/IX/1. 11.** Crivellari, Bruno Bossio.

*Dopo il comma 329, aggiungere il seguente:*

*329-bis.* Al fine di attuare la misura di sostegno al trasporto ferroviario merci di

cui all'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2018 e di 5 milioni di euro per l'anno 2019.

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

2018: -5.000.000;  
2019: -5.000.000.

**4768/IX/1. 12.** La Relatrice.

*Dopo il comma 329, aggiungere il seguente:*

*329-bis.* All'articolo 47 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 dopo il comma 11-*quinquies*, aggiungere il seguente: « 11-*sexies*. Al fine di promuovere la mobilità sostenibile e il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto ferroviario delle merci è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della rottamazione dei carri merci con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2018 e di 5 milioni di euro per l'anno 2019. Il Fondo è destinato al finanziamento della demolizione dei carri merci non più conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviaria che, alla data del 1° gennaio 2018, risultino iscritti nell'apposito registro di immatricolazione nazionale (RIN) tenuto presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e che siano entrati in servizio da almeno venti anni. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre a notifica preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, sono definiti i criteri e le modalità di ammissione al programma di cui al presente comma.

*Conseguentemente, alla Tabella B, voce: « Ministero dell'economia e delle finanze », apportare le seguenti variazioni:*

2018: -5.000.000;  
2019: -5.000.000.

**4768/IX/1. 13.** La Relatrice.

*Dopo il comma 329, aggiungere il seguente:*

*329-bis.* All'articolo 47 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, dopo il comma 11-*quinquies*, aggiungere il seguente: « 11-*sexies*. Al fine di promuovere la mobilità sostenibile e il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto ferroviario delle merci è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della rottamazione dei carri merci con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2018 e di 10 milioni di euro per l'anno 2019. Il Fondo è destinato al finanziamento della demolizione dei carri merci non più conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviaria che, alla data del 10 gennaio 2018, risultino iscritti nell'apposito registro di immatricolazione nazionale (RIN) tenuto presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e che siano entrati in servizio da almeno venti anni. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre a notifica preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, sono definiti i criteri e le modalità di ammissione al programma di cui al presente comma ».

*Conseguentemente, alla Tabella B, voce: « Ministero dell'economia e delle finanze », apportare le seguenti variazioni:*

2018: -10.000.000;  
2019: -10.000.000.

**4768/IX/1. 14.** La Relatrice.

*Dopo il comma 329, aggiungere il seguente:*

329-bis. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Partenariato per la logistica ed i trasporti cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti e delle associazioni di categoria più rappresentative, che svolge attività propositiva, di studio, di monitoraggio e di consulenza per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti e si avvale della Società RAM – Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. per le funzioni di segretariato tecnico. Per il funzionamento del Partenariato per la logistica ed i trasporti è autorizzata la spesa di 500.000 euro annui per l'anno 2018, e 100.000 euro annui a decorrere dall'anno 2019. Il Partenariato per la logistica ed i trasporti presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato della logistica e dei trasporti. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate la composi-

zione del Partenariato e le modalità di organizzazione e gestione delle attività.

*Conseguentemente, alla tabella A, alla voce: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti apportare le seguenti variazioni:*

2018: –500.000;

2019: –100.000;

2020: –100.000.

**4768/IX/1. 15.** La Relatrice.

*Dopo il comma 639, aggiungere il seguente:*

639-bis. All'articolo 1, comma 228, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, al primo periodo, le parole: « in costruzione » sono sostituite dalle seguenti: « e alle linee tramviarie ivi compreso il materiale rotabile » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il riparto delle predette risorse e dei successivi rifinanziamenti è effettuato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ».

**4768/IX/1. 17.** Tullo, Bruno Bossio, Mura.

## ALLEGATO 2

**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.**

**EMENDAMENTI APPROVATI**

## ART. 1.

*Dopo il comma 13, aggiungere il seguente:*

13-bis. All'articolo 48 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, in legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 11-bis è sostituito dal seguente: « 11-bis. – In caso di mancata esibizione di un idoneo titolo di viaggio a richiesta degli agenti accertatori e, previa esibizione di un valido documento di identità, la sanzione comminata è annullata qualora sia possibile dimostrare, entro 3 giorni lavorativi dall'accertamento/notificazione della violazione, con presentazione del documento di viaggio nominativo regolarizzato prima dell'accertamento, presso gli uffici preposti dal gestore del trasporto pubblico, il possesso del titolo. Resta ferma l'applicazione di una sanzione da definirsi con legge regionale almeno pari a quella comminata in caso di violazione degli obblighi previsti dai commi 9 e 10 ».

**4768/IX/1. 1.** Bruno Bossio, Gandolfi, Mura, Garofalo.

*Dopo il comma 13, aggiungere il seguente:*

13-bis. All'articolo 27, comma 12-*quater* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge

21 giugno 2017, n. 96, le parole: « di affidamento » sono sostituite dalle seguenti: « di evidenza pubblica per l'affidamento ».

**4768/IX/1. 2.** Gandolfi, Bruno Bossio.

*Dopo il comma 39, inserire i seguenti:*

39-bis. Al fine di supportare la diffusione delle buone pratiche tecnologiche nel processo di trasformazione digitale della rete stradale nazionale (*Smart Road*) nonché allo scopo di promuovere lo sviluppo, l'implementazione in via prototipale, il *testing* e la validazione di soluzioni applicative dinamicamente aggiornate alle specifiche funzionali, di valutare e aggiornare dinamicamente le specifiche funzionali per le *Smart Road*, di facilitare un'equa possibilità di accesso del mondo produttivo ed economico alla sperimentazione, è autorizzata la sperimentazione su strada delle soluzioni *Smart Road* e di guida connessa e automatica. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge è adottata, a tal fine, una direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che individua le modalità attuative e gli strumenti operativi della sperimentazione.

39-ter. Per le finalità di cui al precedente comma, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.



Conseguentemente, alla tabella A, alla voce: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, apportare le seguenti variazioni:

2018: -1.000.000;  
2019: -1.000.000.

**4768/IX/1. 4.** Tullo, Bruno Bossio, Mura.

Dopo il comma 39, aggiungere il seguente:

39-*bis*. All'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, al comma 2, dopo la lettera e), aggiungere la seguente: e-*bis*) « Lo 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo è destinato annualmente alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 ».

**4768/IX/1. 5.** Tullo, Bruno Bossio, Mura.

Dopo il comma 327, aggiungere il seguente:

327-*bis*. All'articolo 2, comma terzo del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « L'uso del car-pooling nel percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro deve intendersi sempre necessitato, per gli effetti positivi sulla riduzione dell'inquinamento e dei costi del trasporto, a condizione che il lavoratore che intende attivare un servizio di auto condivisa nel percorso casa-lavoro (*car pooling*) dia preventiva comunicazione per iscritto al datore di lavoro del veicolo utilizzato, dei soggetti che condividono il servizio, dell'abilitazione alla guida del conducente o dei conducenti il veicolo, del percorso e della relativa fascia oraria almeno 7 giorni prima della data di attivazione del nuovo sistema di trasporto »;

b) all'ultimo periodo le parole: « , in questo caso, » sono sostituite dalle seguenti: « , in ogni caso, ».

**4768/IX/1. 6.** Gandolfi, Bruno Bossio, Mura.

Dopo il comma 327, aggiungere il seguente:

327-*bis*. All'articolo 173 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole « apparecchi radiotelefonici » sono aggiunte le seguenti: « smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi, »;

b) il comma 3-*bis* è sostituito dal seguente: « 3-*bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 161 a euro 647. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 322 a euro 1294 e si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da due a sei mesi ».

2. Alla Tabella dei punteggi previsti all'articolo 126-*bis* sostituire la voce articolo 173, con la seguente:

« Art. 173	Comma 3	5
	Comma 3- <i>bis</i>	10 »

**4768/IX/1. 7.** Meta, Anzaldi, Attaguile, Nicola Bianchi, Franco Bordo, Bruno Bossio, Carinelli, Culotta, Dell'Orco, Fauttilli, Gandolfi, Gregori, Liuzzi, Minnucci, Mognato, Mura, Francesco Saverio Romano, Paolo Nicolò Romano, Spessotto, Totaro, Tullo, Zanetti.



*Dopo il comma 327, aggiungere i seguenti:*

**327-bis.** Al comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine le seguenti parole: «Tali sistemi di ritenuta per bambini devono essere equipaggiati con un dispositivo di allarme anti-abbandono rispondente alle specifiche tecnico-costruttive stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.».

**327-ter.** Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di allarme anti-abbandono di cui al comma 1.

**327-quater.** La disposizione di cui al comma 327-bis si applica decorsi sei mesi dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 327-ter.

**4768/IX/1. 8.** Meta, Anzaldi, Attaguile, Nicola Bianchi, Franco Bordo, Bruno Bossio, Carinelli, Crivellari, Culotta, Dell'Orco, Fauttilli, Gandolfi, Garofalo, Minnucci, Mognato, Mura, Oliaro, Piso, Spessotto, Totaro, Tullo.

*Dopo il comma 327, inserire il seguente:*

**327-bis.** Al fine di potenziare la capacità degli aeroporti nazionali evitando il congestionamento degli stessi, con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, è stabilita la nuova disciplina per lo svolgimento della funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti designati come coordinati o ad orari facilitati, in conformità alle previsioni di cui al Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993 e successive modifiche e integrazioni. Tale disciplina individua la ripartizione delle attribuzioni in materia tra gli organi dello Stato e il coordinatore, di cui assicura l'indipendenza e lo svolgimento delle atti-

vi di competenza in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente, stabilendo, altresì, le modalità e i criteri di regolazione del sistema di finanziamento del servizio di coordinamento, con la ripartizione dei relativi costi per il 50 per cento a carico dei gestori degli aeroporti interessati e per il restante 50 per cento a carico degli operatori di aeromobili che richiedono di utilizzare tali aeroporti, senza oneri a carico dello Stato.

**4768/IX/1. 9.** Anzaldi, Minnucci, Bruno Bossio.

*Dopo il comma 329, aggiungere i seguenti:*

**329-bis.** Al fine di dare attuazione alle azioni 3.6 e 7.3 del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica recepito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, di cui al comunicato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 250 del 27 ottobre 2015:

*a)* al comma 2-ter, dell'articolo 3, del decreto-legge 24 settembre 2002, n. 209, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 novembre 2002, n. 265, dopo le parole: «con particolare riferimento alle autostrade del mare» sono aggiunte le seguenti: «e alle modalità di trasporto strada-fiume, strada-canale, strada-lago, canale-mare e fiume-mare»;

*b)* al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

1. alla lettera *f)* del comma 2, dell'articolo 1, dopo le parole: «strada-mare,» sono aggiunte le seguenti: «strada-fiume, strada-canale, strada-lago, canale-mare e fiume-mare,»;

2. alla lettera *a)* del comma 1, dell'articolo 2, dopo le parole: «con particolare riferimento all'utilizzazione della modalità marittima» sono aggiunte le seguenti: «e della modalità di trasporto per vie navigabili interne»;

3. all'articolo 3, dopo il comma 6, è aggiunto il seguente:

« 6-bis. Ai fini della tutela dell'ambiente e del territorio, agli operatori della logistica che optino per la modalità di trasporto della merce, di qualunque tipo, per via navigabile interna nazionale o fluvio-marittima in luogo della modalità stradale è corrisposto un contributo pari ad euro 2,5 per ogni tonnellata di merce trasportata dal porto di imbarco al porto di sbarco. Se la merce è trasportata in contenitori, il contributo include il conteggio del peso del contenitore ed è erogato anche per il viaggio a vuoto del contenitore imbarcato sull'unità navale. È esclusa la corresponsione del contributo nel caso di trasporto merci da e verso le isole. Le modalità e la procedura per la corresponsione del contributo sono disciplinate con regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, a notifica preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ».

329-ter. Agli oneri derivanti dal comma 329-bis, valutati in euro 1.500.000,00, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

**4768/IX/1. 11.** Crivellari, Bruno Bossio.

*Dopo il comma 329, aggiungere il seguente:*

329-bis. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Partenariato per la logistica ed i trasporti cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti e delle associazioni di cate-

ria più rappresentative, che svolge attività propositiva, di studio, di monitoraggio e di consulenza per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti e si avvale della Società RAM – Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. per le funzioni di segretariato tecnico. Per il funzionamento del Partenariato per la logistica ed i trasporti è autorizzata la spesa di 500.000 euro annui per l'anno 2018, e 100.000 euro annui a decorrere dall'anno 2019. Il Partenariato per la logistica ed i trasporti presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato della logistica e dei trasporti. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate la composizione del Partenariato e le modalità di organizzazione e gestione delle attività.

*Conseguentemente, alla tabella A, alla voce: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti apportare le seguenti variazioni:*

2018: -500.000;  
2019: -100.000;  
2020: -100.000.

**4768/IX/1. 15.** La Relatrice.

*Dopo il comma 639, aggiungere il seguente:*

639-bis. All'articolo 1, comma 228, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, al primo periodo, le parole: « in costruzione » sono sostituite dalle seguenti: « e alle linee tramviarie ivi compreso il materiale rotabile » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il riparto delle predette risorse e dei successivi rifinanziamenti è effettuato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ».

**4768/IX/1. 17.** Tullo, Bruno Bossio, Mura.

## ALLEGATO 3

**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 APPROVATA**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il disegno di legge recante bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020 (A.C. 4768), la nota di variazioni (A.C. 4768/I), nonché gli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2), del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10);

premesso che il disegno di legge di bilancio:

fissa l'obiettivo del decremento dell'indebitamento netto nominale, dal -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;

determina il saldo netto da finanziare programmatico, in termini di competenza, nel limite massimo di -45,2 miliardi nel 2018, -25,3 miliardi nel 2019 e -13,3 miliardi nel 2020, e registra il miglioramento del 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), nonché 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);

considerato che:

il comma 13 consente la detraibilità al 19 per cento, delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, fino a un massimo di 250 euro e introduce agevolazioni fiscali per i « buoni TPL »;

il comma 39 consente di destinare parte delle risorse del fondo per il rinnovamento del parco mezzi del trasporto pubblico locale e regionale ai progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile;

il comma 274 definisce le procedure per la modifica del regime delle notificazioni di atti giudiziari e delle violazioni delle norme del codice della strada, al fine di dar seguito alle norme della legge n. 124 del 2017 che hanno abrogato la riserva a Poste italiane per l'esecuzione di tale servizio;

i commi da 325 a 327 autorizzano il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad assumere a tempo indeterminato 100 unità di personale, coprendo tali oneri al comma 380 con quota parte degli incrementi tariffari relativi ad alcune operazioni di motorizzazione civile;

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;

il comma 329 interviene nel settore del trasporto marittimo con alcuni modesti stanziamenti a copertura dei costi per

la concessione gratuita alle Autorità di sistema portuale dell'uso della piattaforma logistica nazionale;

il comma 332 dispone un limitato incremento, a far data dal 2018, degli oneri finanziari per i volontari del Corpo delle capitanerie di porto fondamentale diretto a coprire le attività volte a fronteggiare il fenomeno migratorio;

il comma 463 reca un modesto stanziamento per l'istituzione di un Comitato paritetico Stato-Regione incaricato di curare l'istruttoria diretta a conseguire il riconoscimento per la Sardegna dello *status* di « regione ultraperiferica »;

i commi da 598 a 617 recano una complessa disciplina in tema di assegnazione delle frequenze per lo sviluppo delle reti 5G e la rimodulazione delle assegnazioni di frequenze televisive sulla base delle bande che rimarranno disponibili per le trasmissioni televisive digitali;

il comma 618 novella l'articolo 24-bis del decreto-legge n. 83 del 2012 al fine di precisare i soggetti cui si applicano taluni obblighi a carico degli operatori di *call center*;

il comma 669, alla lettera b), proroga fino al 31 dicembre 2018 il divieto di incroci proprietari tra televisione e comunicazione ed editoria;

il comma 671 proroga al 31 ottobre 2018 il termine per l'entrata in vigore delle disposizioni concernenti il salvamento acquatico;

il comma 672 proroga fino all'anno 2020 la durata della carica del commissario per la realizzazione della tratta ferroviaria Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina;

Rilevato che, con riguardo alla Tabella 2:

il programma 13.8 « *Sostegno allo sviluppo del trasporto* », per la parte iscritta nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, reca uno stanziamento di 4.960,8 milioni, con un incre-

mento 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, programma 15.3 « *Servizi postali* » prevede una spesa di 321,7 milioni, in riduzione rispetto al bilancio assestato per il 2017 (pari a 448 milioni di euro), con un calo peraltro legato all'esaurimento di oneri per annualità pregresse che non incide sull'attuale contratto di servizio;

con riguardo alla Tabella 3:

il programma 15.5 « *Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico* », 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* », prevede uno stanziamento che passa da poco meno di 14 milioni del bilancio assestato per il 2017 a 27,4 milioni;

il programma 15.9 « *Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti* », introdotto dal 2017, vede uno stanziamento di circa 42 milioni di euro per il 2018, leggermente superiore rispetto ai 40 milioni dell'anno precedente;

il programma 17.18 « *Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione* », ha uno stanziamento per il 2018 di 8,5 milioni di euro, in linea con gli anni precedenti;

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. ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017;

con riguardo alla Tabella 10:

lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo le

modifiche introdotte al Senato, espone per il 2018 spese finali per 14.839,4 milioni, in aumento rispetto al 2017 e rappresenta, in termini di competenza, il 2,4 per cento della spesa finale del bilancio statale;

la missione 13 « *Diritto alla mobilità* », vede un incremento per oltre 750 milioni (da 7.528,3 a 8.291,2 milioni), sia pure 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 (286 milioni di euro) ma in linea con il bilancio a legislazione vigente (428 milioni);

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);

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 per il 2017 (545,6 milioni) ma con una leggera flessione rispetto al bilancio a legislazione vigente (1.083 milioni);

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) anche in relazione alla riduzione di 58 milioni, 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 il cui importo, fissato dal decreto-legge n. 50 del 2017 a 4.932.554 mila euro, viene ridotto a 4.874.544 mila euro;

il programma 13.9 « *Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo 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);

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 assestato (286,51 milioni) sia rispetto al bilancio a legislazione vigente (272,9 milioni);

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, reca uno stanziamento pari a 728,03 milioni, con una flessione rispetto al bilancio assestato per il 2017 (744,7 milioni) e al bilancio a legislazione vigente (732 milioni);

il programma 14.11 « *Sistemi stradali, autostradali ed intermodali* » reca, per il 2018, 73 milioni di stanziamenti del Fondo per la realizzazione di ciclovie turistiche e di interventi per la sicurezza della ciclabilità, di cui 72 milioni sul capitolo 7582 (ciclovie turistiche e sicurezza della ciclabilità cittadina) ed 1 milione sul cap. 7583 (Fondo « cammini »);

#### DELIBERA DI RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti osservazioni:

a) con riguardo alla novella recata dal comma 328 all'articolo 17, comma 15-bis della legge n. 84 del 1994, si proceda a uniformare la riforma delle norme relative al sostegno del lavoro temporaneo portuale con quanto indicata nel parere approvato dalla Commissione lo scorso 22 novembre sull'Atto del Governo n. 455, recante lo schema di decreto legislativo correttivo al decreto legislativo concernente le Autorità portuali (decreto legislativo n. 169 del 2016);

b) nell'ambito delle disposizioni sulle agevolazioni fiscali, si verifichi la possibilità di inserire previsioni volte a suppor-



tare le spese sostenute dai lavoratori marittimi italiani per il conseguimento nonché il rinnovo di specifici certificati e abilitazioni, richiesti dalle disposizioni sovranazionali;

c) nell'ambito delle misure di rilancio dell'economia, per le finalità di sviluppo della logistica e dei trasporti in ambito portuale, si ponga particolare attenzione all'esigenza di consentire che l'istituzione delle cosiddette «zone economiche speciali», previste dal decreto n. 91 del 2017, dopo un necessario e adeguato periodo di sperimentazione, possa avvenire secondo criteri meno restrittivi di quelli attualmente previsti;

d) dovrebbe verificarsi la possibilità di introdurre misure volte a consentire il potenziamento dell'organico dell'ENAC, che versa in una situazione di grave carenza di organico, peraltro destinata ad acuirsi nel prossimo futuro, a fronte di un forte aumento del volume di traffico aereo;

e) in ragione degli effetti distorsivi del mercato in ambito portuale, si abbia cura di uniformare l'applicazione della disciplina riguardante il calcolo dell'IMU nei porti italiani, risultando esso non conforme, in alcuni casi, alle direttive impartite fin dal 2009 dal Ministero dell'economia e delle finanze volte a classificare tutte le aree concesse all'interno dei porti in categoria E1;

f) con riferimento al comma 274, capoverso 97-bis, si abbia cura di verificare se il riferimento all'«unico operatore» non sia in contraddizione con la nuova disciplina per la gestione dei pieghi e degli avvisi di ricevimento, anche in virtù della recente previsione introdotta dalla ultima legge annuale per il mercato e la concorrenza che ha liberalizzato il servizio di notifica degli atti giudiziari e delle multe comminate per violazioni del Codice della strada;

g) valuti la Commissione Bilancio l'esigenza di estendere al 2019 la dotazione del fondo per le vittime a seguito di patologie asbesto-correlate per esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali nei porti (di cui al comma 278 dell'articolo 1 della legge di stabilità per il 2016 n. 208 del 2015), nonché di intervenire sulle modalità di erogazione al fine di comprendere tra i beneficiari non solo eredi e superstiti ma anche gli stessi lavoratori interessati e, inoltre, di precisare che la liquidazione del danno può derivare, oltre che da sentenza esecutiva, anche da verbale di conciliazione giudiziale;

h) con riguardo al settore dell'auto-transporto e della sicurezza stradale, si individuino misure normative efficaci ad impedire che possa essere effettuato a bordo del veicolo il riposo settimanale regolare di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera h) del Regolamento (CE) n. 561 del 2006, prevedendo anche un adeguato apparato sanzionatorio;

i) si individuino ulteriori misure efficaci a favorire la mobilità sostenibile, con particolare riguardo all'esigenza di incentivare le immatricolazioni di veicoli elettrici e la predisposizione di strutture per la relativa ricarica; al riguardo, sarebbe necessario favorire la diffusione della tecnologia *vehicle to grid* anche attraverso la definizione delle regole di partecipazione ai mercati elettrici e di riequilibrio degli oneri di acquisto rispetto ai prezzi di rivendita dell'energia;

j) al fine di favorire gli investimenti in automazione leggera e la digitalizzazione della logistica, si inserisca una norma che consenta al soggetto attuatore della Piattaforma logistica nazionale, di cui al comma 329, la facoltà di contrarre per un importo congruo un mutuo presso la BEI e di procedere alla redazione del progetto preliminare, eventualmente cedendo quote del proprio capitale sociale alle Autorità di sistema portuale.