

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	44
SEDE REFERENTE:	
DL 137/2019: Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria. C. 2284 Governo (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	44
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizioni nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante « Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria ».	
Audizione di rappresentanti di Assoclearance – Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots	48
Audizione del prof. Ugo Arrigo e del dott. Gaetano Intrieri	48
Audizione di rappresentanti del Comitato FuoriPista	48
SEDE CONSULTIVA:	
Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022. C. 2305 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	49

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 17 dicembre 2019.

L'Ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.50 alle 13.

SEDE REFERENTE

Martedì 17 dicembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il viceministro dello sviluppo economico Stefano Buffagni.

La seduta comincia alle 15.40.

DL 137/2019: Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria.

C. 2284 Governo.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta dell'11 dicembre 2019.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA) stigmatizza il fatto che la Commissione sia ancora in attesa di conoscere le risposte definitive da parte dei soggetti che sono stati chiamati in audizione. Al riguardo ritiene innanzitutto grave che non abbiano ancora aderito alla richiesta di audizione

i rappresentanti di Ferrovie dello Stato, dal momento che la Commissione sta affrontando un provvedimento assai delicato che riguarda le prospettive della compagnia aerea italiana. Analoghe considerazioni ritiene di dover svolgere in ordine alla mancata audizione del nuovo commissario straordinario, osservando in proposito come non risulti chiaro se ad oggi il nuovo commissario sia effettivamente in carica. Più in generale, stigmatizza nuovamente la mancanza di attribuzione delle deleghe ai vice ministri e sottosegretari del Ministero dello sviluppo economico e del Governo nel suo complesso.

Federica ZANELLA (FI) giudica assai scorretto il fatto che i soggetti chiamati in audizione dalla Commissione non abbiano ancora fornito una risposta definitiva ed in particolare giudica necessaria la presenza del nuovo commissario, che però non risulta ancora formalmente incaricato. Al riguardo si chiede chi attualmente stia seguendo formalmente il prosieguo dell'amministrazione straordinaria della società Alitalia, società che risulta perdere 900.000 euro al giorno e a cui il decreto-legge in esame riconosce un ulteriore prestito di 400 milioni.

Ritiene che la Commissione Trasporti debba essere messa nelle condizioni di conoscere l'esistenza o meno di un piano industriale che consenta l'effettivo rilancio della compagnia. Si tratta quindi di comprendere quali siano le effettive intenzioni del Governo sulla cessione dell'azienda Alitalia e quali siano le offerte effettivamente ancora in campo. In particolare, riferisce di alcune dichiarazioni effettuate dai rappresentanti di Lufthansa che sembrerebbero riferirsi a un'ulteriore proroga fino a 18 mesi dell'attuale prestito ponte, notizia che andrebbe pertanto confermata ovvero smentita da parte del rappresentante del Governo.

Stigmatizza quindi la mancata attribuzione delle deleghe nell'ambito del Ministero dello sviluppo economico, esprimendo forti preoccupazioni sulla mancanza di chiarezza in ordine alla gestione

di una vicenda assai complessa e delicata come quella della cessione dell'azienda Alitalia.

Edoardo RIXI (LEGA), dal momento che il provvedimento in esame prevede l'attribuzione di un nuovo prestito ponte nella misura di 400 milioni, ritiene necessario che il Governo chiarisca, in modo chiaro e inequivocabile, se le ipotesi di nazionalizzazione dell'azienda Alitalia siano ancora in campo. Ritiene inoltre necessario comprendere se sia stata effettivamente formalizzata la nomina del nuovo commissario straordinario chiamato a compiti anche nuovi rispetto al passato in tema di ristrutturazione aziendale. Altro elemento che, a suo giudizio, deve essere chiarito riguarda il coinvolgimento del gruppo di Ferrovie dello Stato o l'eventuale costituzione di una cordata alternativa.

In questo quadro di grave incertezza sulle intenzioni del Governo e sulle reali prospettive di rilancio della compagnia Alitalia, ritiene che le audizioni richieste dai rappresentanti dei gruppi siano assolutamente dirimenti al fine di sciogliere e di chiarire tutti i profili problematici evidenziati negli interventi fin qui svoltosi. Ricorda oltretutto che nei mesi passati erano anche pervenute ulteriori manifestazioni di interesse diverse da Delta e da Lufthansa e si chiede pertanto se tali manifestazioni di interesse siano ancora in campo ovvero se l'intenzione del Governo sia quella di azzerare la situazione. Ribadisce quindi la necessità di comprendere le reali intenzioni del Governo.

Elena MACCANTI (LEGA), accantonando per un momento la questione del merito del provvedimento all'esame della Commissione, ricorda che nell'ultima seduta il gruppo della Lega insieme ad altri rappresentanti di gruppo, aveva posto la questione di metodo ed in particolare quella relativa all'assegnazione del decreto-legge in esclusiva alla Commissione Trasporti. Ritiene che tale questione sia ancora da comprendere nei suoi vari risvolti.

Insiste quindi perché si possano svolgere senz'altro almeno le audizioni dei

rappresentanti di Ferrovie dello Stato e del nuovo commissario straordinario al fine di comprendere quali siano le reali prospettive della società Alitalia e se esistono nuove cordate in via di costituzione. Ritiene assolutamente inaccettabili il diniego opposto dai rappresentanti di Ferrovie dello Stato e imbarazzante il fatto che il nuovo commissario straordinario, pur essendo coinvolto in un formale incontro con i sindacati al Ministero dello sviluppo economico, non risulti attualmente ancora in carica. Rileva infine la necessità che la Commissione Trasporti possa avere l'occasione di ascoltare anche la Ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola de Micheli.

Davide GARIGLIO (PD) a nome del gruppo del Partito democratico non esprime particolare contrarietà allo svolgimento delle audizioni richieste dei gruppi di opposizione che giudica senz'altro utili. Con riferimento al coinvolgimento del gruppo di Ferrovie dello Stato, segnala come tale scelta sia frutto di un accordo nato nell'ambito del precedente Governo.

Più in generale, evidenzia come la situazione della compagnia Alitalia sia assolutamente drammatica, situazione che senz'altro legittima l'adozione da parte del Governo di un decreto-legge *ad hoc*. Al riguardo evidenzia come si tratti di una crisi che nasce molto lontano nel tempo che non può certo essere ascritta alla responsabilità degli ultimi governi. Rileva inoltre come si sia scelto di attribuire al nuovo commissario poteri di ristrutturazione e di riorganizzazione aziendale che prima non avevano; ribadisce infine la disponibilità del gruppo del Partito democratico a svolgere tempestivamente le audizioni richieste.

Luciano CANTONE (M5S), *relatore*, nel ringraziare i colleghi intervenuti nel dibattito fin qui svoltosi, ricorda come l'assegnazione in esclusiva alla Commissione Trasporti del decreto-legge in esame sia stata fatta conformemente a numerose assegnazioni di analoghi provvedimenti in

materia. Ribadisce in ogni caso che la competenza in ordine a tali scelte è propria del Presidente della Camera. Per quanto riguarda la richiesta di svolgere una serie di audizioni avanzata dai gruppi di opposizione non ritiene certamente di opporsi a tale svolgimento al fine di consentire un clima di fattiva collaborazione fra maggioranza ed opposizione, anche se dichiara di non condividere tutte le richieste avanzate.

Edoardo RIXI (LEGA), con riferimento alle notizie diffuse da poco circa il coinvolgimento diretto del Ministero dell'economia e delle finanze nel processo di ricapitalizzazione della società Alitalia, chiede al rappresentante del Governo di fornire chiarimenti su questo punto.

Federica ZANELLA (FI), entrando nel merito delle disposizioni contenute nel provvedimento in esame, ritiene sia assolutamente dirimente comprendere quali siano gli effettivi poteri attribuiti al nuovo commissario straordinario e quale sia il contenuto del suo mandato. Riferendo in ordine alle recenti dichiarazioni del ministro Patuanelli in ordine alla finalità di migliorare il conto economico dell'azienda Alitalia, si chiede pertanto se il commissario straordinario sarà chiamato ad occuparsi anche della questione degli esuberanti del personale.

Il viceministro Stefano BUFFAGNI, con riferimento alla questione dell'attribuzione delle deleghe nell'ambito del Ministero dello sviluppo economico conferma che al momento queste non sono state ancora formalmente attribuite. Fa presente che il commissario straordinario è stato nominato con decreto in data 12 dicembre 2019, decreto che sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della giornata di oggi o di domani, e che pertanto il commissario è nella pienezza delle sue funzioni. Informa la commissione che ha dato disposizioni affinché il testo del decreto sia trasmesso ufficialmente non appena disponibile.

Riguardo alle riferite dichiarazioni della compagnia Lufthansa circa una probabile proroga ulteriore di 18 mesi del prestito, ritiene di non avere elementi al riguardo che possano confermare tali affermazioni e che certamente la compagnia in questione sta svolgendo il ruolo che ritiene opportuno.

Circa la nazionalizzazione della società Alitalia, rileva come non ci sia intenzione di procedere in questo senso, sottolineando come il commissario straordinario sarà chiamato a svolgere poteri ulteriori rispetto a quelli previsti dalla normativa vigente e, in particolare, sarà chiamato ad intervenire in ordine alla ristrutturazione dell'azienda nonché sui contratti in essere così come espressamente previsto dalle disposizioni dell'articolo 1 del decreto-legge in esame. In ogni caso ritiene che quella dei poteri specifici attribuiti in questa vicenda sarà una questione che la Commissione potrà utilmente approfondire direttamente con il Commissario straordinario. Si tratta in ogni caso di un'innovazione normativa di non poco conto.

Più in generale, preannuncia che la disciplina attualmente in vigore riguardo alla procedura di amministrazione straordinaria sarà oggetto di un'ampia riflessione da parte del Governo, con la nomina di una Commissione di studio *ad hoc* e che probabilmente sarà rivista alla luce delle nuove e complesse situazioni di crisi aziendali sempre più frequenti che l'esecutivo si trova ad affrontare.

Per quanto riguarda lo svolgimento delle audizioni legittimamente richieste dai gruppi di opposizione ritiene che queste, ferma restando la disponibilità dei soggetti possano utilmente essere svolte anche dopo la pausa delle feste natalizie, ritenendo quindi assolutamente opportuno che i soggetti coinvolti nella procedura di cessione vengano in Commissione a riferire, anche se comprende che il venimento della prevista cordata abbia indotto alcuni soggetti a declinare l'invito della Commissione.

In ordine all'ipotetico coinvolgimento del Ministero dell'economia e delle finanze, riferisce che al momento non sono

state assunte decisioni al riguardo e che tale eventuale coinvolgimento non rappresenta in questa fase una priorità per il Governo, anche se sono in corso valutazioni di tipo economico-finanziario.

Riguardo alla presenza di cordate alternative, si tratta di valutazioni che sono di competenza dei *manager* e che riguardano anche le scelte in ordine allo sviluppo di tratte alternative, questione che peraltro non è oggetto del provvedimento in esame.

Per quanto riguarda la questione dell'assegnazione del decreto-legge in esame alla competenza esclusiva della Commissione Trasporti, segnala che ovviamente tale decisione esula dalla sfera di competenza attribuita al Governo.

Alessandro MORELLI, *presidente*, in ordine alla nomina del nuovo commissario straordinario, segnala che non risulta che il commissario abbia iniziato a svolgere le proprie funzioni presso Alitalia.

Edoardo RIXI (LEGA), con riferimento alle dichiarazioni svolte dal viceministro Buffagni, prende atto quindi che l'ipotesi di nazionalizzazione della compagnia Alitalia non sia attualmente più in campo e che la società dovrà essere collocata sul mercato.

Ritiene importante tale affermazione perché occorre comprendere qual è il percorso che il Governo intende seguire. Più in generale, ritiene che occorra compiere un'attenta valutazione dell'operato svolto dai commissari straordinari che oggi vengono repentinamente sostituiti senza apparentemente una reale motivazione. Ritiene quindi necessario conoscere quali siano i limiti e i confini che il nuovo commissario straordinario dovrà rispettare per quanto riguarda il piano di ristrutturazione e, in particolare, sulla questione degli esuberanti del personale, sull'eventuale separazione dei rami di attività ovvero sulla riduzione degli apparecchi in dotazione della flotta di Alitalia.

Federica ZANELLA (FI) ritiene opportuno che vi sia la massima trasparenza

sull'entità della buonuscita, che si intende corrispondere ai commissari straordinari uscenti. In particolare chiede di capire se abbia qualche fondamento la notizia circa una buonuscita dell'importo di 10 milioni di euro. Più in generale, ritiene opportuno comprendere quali siano le reali motivazioni della nomina di un nuovo commissario straordinario per Alitalia.

Il viceministro Stefano BUFFAGNI dichiara di non avere alcuna informazione circa l'entità della buonuscita da destinare ai commissari straordinari uscenti e garantisce in ogni caso la massima trasparenza da parte del Governo.

Sulla questione delle prospettive della società Alitalia ritiene che in questa fase occorra concentrarsi sul piano di ristrutturazione aziendale al fine di efficientare la gestione senza spacchettamento delle linee di attività e soprattutto al fine di rendere appetibile l'azienda per il mercato. Si tratta di questioni che la Commissione dovrà discutere con il commissario straordinario.

In ordine ai poteri e al mandato attribuiti al nuovo commissario straordinario, ricorda nuovamente che egli è chiamato a gestire l'assetto aziendale anche con interventi di ristrutturazione e di riorganizzazione, ivi compresi eventuali interventi di prepensionamento, sulla base delle specifiche disposizioni recate dal presente decreto-legge e proprio in questo è la principale differenza rispetto alla precedente gestione commissariale. Più in generale, ribadisce quindi l'opportunità di valutare modifiche alla disciplina vigente in materia di amministrazione straordinaria delle aziende in crisi.

Elena MACCANTI (LEGA) riferisce circa un'agenzia di stampa relativa all'ingresso del commissario straordinario in Alitalia nella giornata di domani. Dichiara quindi la disponibilità del gruppo della Lega a svolgere le ulteriori audizioni anche nella giornata del 23 dicembre.

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

La seduta termina alle 16.15.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 17 dicembre 2019.

Audizioni nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante «Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria».

Audizione di rappresentanti di Assoclearance – Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots.

L'audizione informale è stata svolta dalle 16.25 alle 16.50.

Audizione del prof. Ugo Arrigo e del dott. Gaetano Intrieri.

L'audizione informale è stata svolta dalle 16.55 alle 18.

Audizione di rappresentanti del Comitato FuoriPista.

L'audizione informale è stata svolta dalle 18 alle 18.25.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 17 dicembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 18.20.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.**C. 2305 Governo, approvato dal Senato.**

(Relazione alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 (C. 2305 Governo, approvato dal Senato), ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, per le parti di propria competenza.

Per quanto riguarda la Commissione Trasporti, oltre alle disposizioni di propria competenza contenute nella prima sezione, saranno esaminate anche le Tabelle relative agli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella n. 2), Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3), del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella n. 10), contenute nella seconda sezione.

L'esame si concluderà con l'approvazione di una relazione sulle parti di competenza del disegno di legge di bilancio e con la nomina di un relatore. Potranno essere presentate relazioni di minoranza.

Ricorda che il termine per la presentazione di emendamenti è fissato alle ore 9.30 di domani, mercoledì 18 dicembre.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione avvia nella seduta odierna l'esame del disegno di legge di bilancio per il 2020 (AC 2305).

Dopo avere sottolineato le difficoltà a predisporre la relazione a causa delle modalità e dei tempi con cui è avvenuta la trasmissione da parte del Senato, fa presente che il provvedimento reca, analogamente a quelli relativi agli anni precedenti, un intervento normativo di portata ampia e diversificata con un articolo 1 conte-

nente ben 884 commi (cui si aggiungono 14 articoli relativi agli stati di previsione).

Avverte che in questa sede si limiterà a trattare i punti di interesse della Commissione.

In termini di interventi politico-generalisti con un impatto trasversale sulla materia del trasporto richiama la disciplina del « *Green new deal* » di cui ai commi 85-89 e 92-96 che reca misure volte alla realizzazione di un piano di investimenti pubblici per lo sviluppo di una « Nuova Politica Ambientale italiana », istituendo un Fondo da ripartire con dotazione di 470 milioni di euro per l'anno 2020, 930 milioni di euro per l'anno 2021, 1.420 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Parte di tale dotazione – per una quota non inferiore a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022 – sarà destinata ad interventi volti alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il fondo, alimentato con i proventi della messa in vendita delle quote di emissione di CO₂, sarà utilizzato dal Ministro dell'economia e delle finanze per sostenere, mediante garanzie a titolo oneroso o partecipazioni in capitale di rischio e/o debito, progetti economicamente sostenibili con precise finalità.

Nello stesso senso va la disposizione di cui ai commi 107 e 108, che prescrive, in ordine agli autoveicoli delle pubbliche amministrazioni, che il rinnovo della loro dotazione avvenga per almeno la metà mediante acquisto o noleggio di veicoli ad energia elettrica o ibrida, nonché le disposizioni dei commi 98-100 che disciplinano l'istituzione presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 31 gennaio 2020, di una Commissione per lo studio, le proposte per la transizione ecologica, e per la riduzione dei sussidi dannosi sul piano ambientale, con una dotazione di 0,5 milioni di euro per l'anno 2020.

Sotto il profilo fiscale, vanno ricordate le disposizioni dei commi 632-633 che modificano la percentuale di deducibilità dei costi sostenuti per i veicoli aziendali, differenziandola in ragione dei relativi valori di emissione di anidride carbonica,

per cui, all'aumentare delle stesse, a parità di condizioni, aumenta la relativa imposta nonché le norme in materia di IRES per i concessionari aeroportuali, ferroviari e i titolari di concessioni e autorizzazioni portuali nonché i titolari di concessioni ferroviarie e, infine, la disposizione introdotta in tema di IVA relativa ai servizi di locazione finanziaria, noleggio e *leasing* di unità da diporto.

In particolare, con il comma 632 si dispone che, per i veicoli che presentano valori di emissione di anidride carbonica non superiori a 60 grammi per chilometro, concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020, per la determinazione del reddito di lavoro dipendente venga assunto il 25 per cento (in luogo del 30 per cento) dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio. In caso di emissioni superiori a 60, ma non a 160 grammi per chilometro, viene assunto il 30 per cento dell'importo (in linea con la legislazione vigente). In caso di emissioni superiori a 160, ma non a 190 grammi per chilometro, viene assunto il 40 per cento per l'anno 2020 e il 50 per cento per l'anno 2021. Infine, in caso di emissioni superiori a 190 grammi per chilometro, viene assunto il 50 per cento per l'anno 2020 e il 60 per cento per l'anno 2021.

Con il comma 716 si eleva di 3,5 punti percentuali l'aliquota IRES, portandola dunque dal 24 al 27,5 per cento per i periodi di imposta 2019, 2020 e 2021, sul reddito derivante dall'attività svolta sulla base delle concessioni autostradali, di gestione aeroportuale; autorizzazioni e concessioni portuali (ai sensi delle vigenti leggi in materia, in particolare articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1984) e le concessioni ferroviarie.

Il comma 625-626 stabilisce, infine, che ai fini dell'applicazione dell'IVA per la prestazione dei servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili a breve termine di imbarcazioni da diporto, l'effettiva utilizzazione e fruizione del servizio al di fuori della Unione europea va dimostrata

attraverso adeguati mezzi di prova (da definire con atti di normazione secondaria) e non presunta. Tale disposizione è introdotta per prevenire casi di doppia imposizione, di non imposizione e di distorsione nell'imposizione dell'imposta.

Passando ora ad esaminare i principali interventi di competenza della IX Commissione Trasporti indicati nella prima sezione, partendo dalla materia del trasporto pubblico locale segnala, in primo luogo l'importante finanziamento che viene disposto per la realizzazione della linea 2 metropolitana di Torino. Il comma 16 autorizza infatti la spesa di complessivi 828 milioni di euro, ripartiti negli anni dal 2020 al 2032, per la realizzazione della citata linea 2. Sono comprese in tale importo anche le risorse necessarie per le attività di progettazione, di valutazione *ex ante*, per gli altri oneri tecnici, nonché per il materiale rotabile.

Il comma 308 autorizza la società EAV ad utilizzare le risorse residue del contributo straordinario di 600 milioni di euro assegnato ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del decreto-legge n. 193 del 2016, per il suo risanamento finanziario, al fine di consentire il pagamento dei creditori residui come individuati al 31 dicembre 2015, che non abbiano aderito al piano triennale di ripartizione nonché per altre finalità quali il miglioramento del materiale circolante, l'eliminazione di barriere architettoniche e il miglioramento della sicurezza ferroviaria.

Con riferimento alla logistica ma anche per incrementare la sicurezza nelle città metropolitane del paese (e nella città di Matera) inoltre il comma 17, novellando l'articolo 16-ter del decreto-legge n. 91 del 2017 in materia di sistema automatico per la detenzione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle città metropolitane, autorizza la spesa di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021 per la realizzazione di un sistema automatico per la detenzione dei flussi di merci in entrata nei centri storici volto alla prevenzione dei fenomeni di utilizzo di veicoli per attentare alla sicurezza delle persone, attra-

verso la realizzazione di un ulteriore modulo della piattaforma logistica nazionale digitale.

Nel medesimo ambito, con riferimento al trasporto intermodale, va ricordato il rifinanziamento delle disposizioni concernenti il « *ferrobonus* » e il « *marebonus* » disposto ai sensi dei commi 110-112.

Le disposizioni citate autorizzano innanzi tutto la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021 per le finalità di cui al comma 647 della legge di stabilità 2016 per il miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria (« cosiddetto *marebonus* »). Ricorda che i progetti che possono formare oggetto di finanziamento devono riguardare l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

Si autorizza poi, con il comma 111, la spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2020 e di 25 milioni di euro per l'anno 2021 per le finalità di cui al comma 648 della legge di stabilità 2016, in materia di completo sviluppo del sistema di trasporto intermodale. Tale disposizione autorizzava il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia (il cosiddetto *ferrobonus*).

Con riguardo al settore ferroviario si registra al comma 28 una diversa ripartizione del contributo in conto impianti assegnato al gestore della rete ferroviaria nazionale per gli anni 2020 e 2021 (- 40 milioni nel 2020, + 40 milioni nel 2021) e un nuovo stanziamento a beneficio del gestore pari a 350 milioni di euro per l'anno 2026.

Anticipa inoltre che risulta effettuata, a seguito di una modifica introdotta al Senato, in sezione seconda, sul Programma 13.8 « Sostegno allo sviluppo del trasporto », una riduzione di fondi per l'anno 2020 pari a 460 milioni di euro che

compensa l'attribuzione per l'anno 2019 di una somma di pari importo al gestore della rete ferroviaria nazionale effettuata dall'articolo 40, commi da 1-*bis* a 1-*quater* del decreto-legge 124 del 2019 (cd. DL « fiscale »). In seconda sezione a ciò si aggiunge una riduzione di 400 milioni di euro delle risorse destinate al medesimo programma 13.8 per l'anno 2020 la cui attribuzione viene posticipata per 200 milioni al 2021 e per altri 200 milioni al 2022 (tale riprogrammazione era già prevista dal disegno di legge presentato al Senato).

Inoltre il comma 159 assegna 500.000 euro per ciascuno degli anni 2020-2026 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di monitoraggio e vigilanza sull'esecuzione del Contratto di servizio di media e lunga percorrenza concluso tra Trenitalia spa e il Ministero medesimo.

Con riferimento al trasporto stradale, il comma 687 novella l'articolo 1 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, prevedendo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con uno o più decreti, sentite l'Automobile Club d'Italia e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, definisca le modalità e i termini per la graduale utilizzazione delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione, specificando anche le cadenze temporali delle fasi di verifica delle funzionalità da effettuare presso gli Sportelli telematici dell'automobilista appositamente individuati dal medesimo Ministero. La disposizione prevede che tale gradualità si iscriva in un completamento dell'operazione di graduale passaggio comunque entro il 31 ottobre 2020. Viene conseguentemente prevista a decorrere dal 1° novembre 2020 l'abrogazione dell'articolo 264 del citato Regolamento in materia di informazioni in tema di cessazione della circolazione. Tale abrogazione era prevista dal 1° gennaio 2020 dalla nuova normativa sul Documento unico di circolazione e di proprietà.

Con riferimento alla mobilità sostenibile, ricorda la previsione dei commi 47-50

che istituiscono un Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane con una dotazione finanziaria di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, per finanziare il 50 per cento degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da parte di comuni e di unioni di Comuni che abbiano approvato strumenti di pianificazione che prevedono lo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana e la disposizione del comma 75 che equipara i monopattini elettrici ai velocipedi, con particolare riferimento ai monopattini elettrici che rientrino nei limiti di potenza e velocità previsti dal decreto ministeriale n. 229 del 4 giugno 2019 come definiti nel Codice della strada. Sottolinea in proposito che tale disposizione è stata accolta con sorpresa dai membri della Commissione dal momento che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sempre richiesto di non intervenire a livello normativo prima della conclusione della sperimentazione in corso. Rileva altresì come la disposizione possa determinare problemi applicativi di non facile gestione.

Con riferimento al trasporto aereo, segnala due disposizioni dirette a favorire, in modo diverso, un più agevole utilizzo del trasporto aereo per la Sicilia.

In primo luogo il comma 124 prevede l'introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Regione Siciliana per alcune categorie sociali (studenti universitari fuori sede; disabili gravi; lavoratori pendolari con reddito lordo annuo non superiore a 20.000,00 euro; migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro), stanziando 25 milioni di euro annui per l'anno 2020.

Si demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze – da adottare nel termine di 60 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione – di stabilire le modalità attuative del nuovo regime tariffario con particolare riferimento alla quantificazione dello sconto e alle modalità e termini del rimborso dell'importo differen-

ziale tra il prezzo dei biglietti aerei e la tariffa sociale applicata ai soggetti di cui al comma 1 della norma.

In secondo luogo, i commi 705-709 modificano l'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 in materia di continuità territoriale aerea con la Sicilia, nonché l'articolo 36, della legge n. 144 del 1999 relativo alla procedura per l'imposizione di oneri di servizio pubblico in alcuni aeroporti nazionali. L'obiettivo delle citate disposizioni sembra essere quello di assoggettare la regione siciliana alle procedure di cui all'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, come modificato, assegnando risorse pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per finanziare interventi volti ad assicurare la continuità territoriale con gli aeroporti della regione Sicilia. Segnala che l'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 si riferisce ai collegamenti aerei con tutti gli aeroporti della regione siciliana e non soltanto a quelli previsti tra la Sicilia e le isole minori della stessa regione come invece previsto dalla legge n. 144 del 1999 che resta applicabile alla regione Sardegna.

Inoltre con il comma 689 si demanda ad un regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il compito di stabilire la nuova disciplina per le modalità e i criteri di regolazione del sistema di finanziamento per lo svolgimento della funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti designati come coordinati o ad orari facilitati al fine di potenziare la capacità degli aeroporti nazionali evitando il congestionamento degli stessi.

La norma prevede che ciò avvenga in conformità alle previsioni di cui al Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993 e successive modifiche e integrazioni.

Infine il comma 387 istituisce un Fondo per lo studio preliminare necessario all'introduzione del «Volo Turistico» con una dotazione di 100 mila euro per ciascuno degli anni del triennio 2020-2022, al fine di valorizzare il patrimonio ambien-

tale, paesaggistico, storico e architettonico italiano anche attraverso innovative forme di fruizione.

Nella seconda sezione si prevede poi, a seguito di un intervento effettuato nel corso dell'esame al Senato, una riduzione di 13 milioni di euro per il 2020 con riguardo al programma sviluppo e sicurezza del trasporto aereo.

In materia di autotrasporto il comma 113 prevede lo stanziamento di 3 milioni di euro per l'anno 2020 per il rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano iscritte al Registro Elettronico Nazionale con l'obiettivo di accrescere la sicurezza del trasporto su strada, oltre che di ridurre gli effetti climalteranti derivanti dal trasporto passeggeri su strada.

I contributi sono destinati a finanziare gli investimenti avviati dall'entrata in vigore del provvedimento in esame fino al 30 settembre 2020 e finalizzati alla radiazione, per rottamazione, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto passeggeri e di categoria M2 o M3, con contestuale acquisizione (inclusa locazione finanziaria) di nuovi autoveicoli per il trasporto passeggeri e di cat. M2 o M3, a trazione alternativa a metano (CNG), gas naturale liquefatto (GNL), ibrida (diesel/elettrico) ed elettrica (*full electric*) ovvero a motorizzazione termica e conformi alla normativa euro VI (di cui al Reg. CE n. 595/2009).

Si prevede che i contributi – di entità variabile, da un minimo di 4.000 a un massimo di 40.0000 euro per ciascun veicolo – e differenziati in ragione della categoria M2 o M3 del nuovo veicolo, siano erogati fino a concorrenza delle risorse disponibili, escludendone la cumulabilità con altre agevolazioni relative al medesimo tipo di investimento, incluse quelle concesse a titolo *de minimis* (ai sensi del Reg. UE n. 1407/2013).

Con riferimento al settore portuale in senso lato, il comma 316 estende ai beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022, il credito d'imposta concesso per gli investimenti nelle ZES, delle quali è altresì prevista una modifica in relazione alla

governance. Si prevede infatti che la funzione di Presidente del Comitato di indirizzo della ZES, cioè di presidente dell'organo che amministra le Zone Economiche Speciali (ZES), sia regionali che interregionali, sia attribuita ad un Commissario straordinario del Governo anziché al presidente dell'Autorità di sistema portuale.

Il comma 313 prevede poi che le Zone logistiche semplificate (ZLS) possano istituirsi solo nelle zone più sviluppate, ai sensi della normativa europea, ammissibili alle deroghe di cui all'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e non più in tutte le regioni nelle quali non era possibile l'istituzione di ZES, prevedendo peraltro che tali ZLS abbiano un regime identico a quello previsto per le ZES, posto che vengono estesi a tali enti anche i benefici di carattere fiscale previsti originariamente solo in capo alle ZES (articolo 34-*bis*, comma 3-*bis*, lett. *b*).

Un ulteriore intervento concerne l'incremento della dotazione organica del Corpo delle capitanerie di porto disciplinata dai commi 151 e 155 con un aumento di 100 unità per gli anni 2020 e 2021, di 30 unità per il 2022, 60 unità per il 2023, 90 unità per il 2024 120 unità per il 2025, fissando a 4150 le unità di personale per il 2026.

Infine il comma 318 autorizza la spesa di 2 milioni per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022, al fine di consentire l'ammodernamento e lo sviluppo dell'area del retroporto di Gioia Tauro, costituita dalle aree afferenti agli agglomerati industriali e ricadenti nei Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando.

Il comma 317 autorizza la spesa di 2 milioni di euro per il 2020 e 3 milioni di euro per il 2021 al fine di consentire i necessari lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza del porto di Barletta.

Infine con il comma 316, lettera *b*), introdotto dal Senato, al fine di incentivare il recupero delle potenzialità nell'Area portuale di Taranto e sostenere l'occupazione, è istituita la Zona franca doganale interclusa ai sensi del regolamento (UE) n. 952 del 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, la cui perimetra-

zione è definita dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Jonio ed approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Con un intervento effettuato al Senato si prevede poi una riduzione di un milione di euro per ciascuno degli anni 2020-2022 sul programma 7.7 sicurezza e controllo dei mari.

Risultano infine limitati gli interventi nel settore delle comunicazioni.

Il comma 315 riconosce alle Regioni un contributo per gli interventi di realizzazione di tralicci in zone prevalentemente montane a fallimento di mercato dell'offerta di servizi di telefonia mobile con una dotazione di 1,5 milioni di euro per l'anno 2020 mentre appaiono di interesse i commi 292-294 che recano disposizioni a tutela dei consumatori in materia di errata fatturazione, tra l'altro, per la fornitura di servizi telefonici, televisivi e internet.

È particolarmente significativa, a questo proposito la disposizione che prevede che nei contratti di fornitura nei servizi di comunicazione elettronica, il diritto al corrispettivo si prescriva in due anni. In caso di emissione di fatture a debito nei riguardi del consumatore per conguagli riferiti a periodi maggiori di due anni, qualora l'Autorità garante della concorrenza e del mercato abbia aperto un procedimento per l'accertamento di violazioni del codice del consumo (d.lgs. 206 del 2005), relative alle modalità di esecuzione dei conguagli e di fatturazione adottate dall'operatore interessato, l'utente che ha presentato un reclamo riguardante il conguaglio, nelle forme previste dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, ha diritto alla sospensione del pagamento finché non sia stata verificata la legittimità della condotta dell'operatore. L'operatore deve comunicare all'utente l'avvio di tale procedimento e informarlo dei conseguenti diritti. È in ogni caso diritto dell'utente, all'esito della predetta verifica, ottenere, entro un termine in ogni caso non superiore a tre mesi, il rimborso dei pagamenti effettuati a titolo di indebito conguaglio. Inoltre l'utente ha diritto ad ottenere, oltre al rimborso delle somme

eventualmente versate, anche il pagamento di una penale pari al 10 per cento dell'ammontare contestato e non dovuto e, comunque, per un importo non inferiore a 100 euro), in caso di emissione di fatture a debito in relazione alle quali sia accertata dall'autorità competente ovvero debitamente documentata mediante apposita dichiarazione, presentata autonomamente anche con modalità telematiche, l'illegittimità della condotta del gestore e dell'operatore interessato, per violazioni relative alle modalità di rilevazione dei consumi, di esecuzione dei conguagli o di fatturazione nonché per addebiti di spese non giustificate e di costi per consumi, servizi o beni non dovuti.

Ricorda infine che il comma 73 assegna 2 milioni di euro per l'anno 2020 per la realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio della Fiera del Levante di Bari, della Fiera di Verona, della Fiera di Foggia e della Fiera di Padova.

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).

Segnala preliminarmente che ogniquale volta farà riferimento ai capitoli di bilancio si tratterà dei dati ricavati dalle tabelle allegate al disegno di legge di bilancio, come presentato al Senato. Peraltro le modifiche effettuate direttamente sui programmi di competenza della Commissione in sezione seconda nel corso dell'esame al Senato sono molto limitate e sono state già descritte nella precedente parte della relazione.

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

Il citato programma 13.8 « Sostegno allo sviluppo del trasporto » per la parte iscritta nello stato di previsione del MEF (si ricorda infatti che una parte della spesa è iscritta nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti), reca uno stanziamento, dopo la nota di variazione di 5.952,7 milioni di euro per l'anno 2020, 5.958 milioni di euro per l'anno 2021 e 5.056 milioni di euro per l'anno 2022.

Tale importo deriva da una riprogrammazione di contributi in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa, assegnati ai sensi della legge n. 266 del 2005, articolo 1, comma 86 (sul cap. 7122/PG 2 relativo al Fondo opere), già prevista dal disegno di legge di bilancio presentato al Senato che riduce di 400 milioni di euro gli importi assegnati per il 2020 che vengono posticipati per 200 milioni al 2021 e per altri 200 milioni al 2022.

Nello stesso ambito, si ricorda anche la presenza di una rimodulazione compensativa sullo stesso cap. 7122/2 (operata ex articolo 23, comma 3, lett. a) per -162 milioni nel 2020, che vengono spostati in altri piani gestionali, sempre nel 2020: per +120 milioni sul programma gestionale 7 dello stesso capitolo 7122, relativo ad RFI (per le tratte Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino-Vitulano e Apice-Orsara), e per +42 milioni sul piano gestionale 9 relativo ai contributi ad FS per la realizzazione della nuova linea ferroviaria « Fer-randina – Matera ».

A tali interventi si aggiunge la già ricordata riduzione di fondi per l'anno 2020 pari a 460 milioni di euro che compensa l'attribuzione per l'anno 2019 di una somma di pari importo al gestore della rete ferroviaria nazionale, effettuata dall'articolo 40, commi da 1-bis a 1-quater del decreto-legge 124 del 2019. Si tratta di un'operazione nota a questa Commissione posto che interventi analoghi per modalità sono stati posti in essere anche nei due esercizi precedenti.

La missione 15 « Comunicazioni » contiene il programma 15.3 « Servizi postali », concernente gli stanziamenti per i servizi postali. Si tratta principalmente dei tra-

sferimenti correnti a Poste Italiane S.p.a. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale nel settore dei recapiti postali.

Con riferimento al programma si prevede, già nel disegno di legge presentato al Senato, un definanziamento di 1,2 milioni per il 2020 (nonché di 1,3 milioni per il 2021 e 2,1 milioni per il 2022) sul cap. 1496/1, relativo alle somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio dei ministri per il rimborso a Poste italiane S.p.a. dei maggiori oneri sostenuti per le agevolazioni tariffarie concesse per i prodotti editoriali.

Passando alla Tabella 3 relativa allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, sono di interesse della Commissione taluni programmi gestiti da questo Ministero nell'ambito della Missione 15 « Comunicazioni ». Si tratta del programma 15.5 « Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico » che viene ridenominato, con i medesimi contenuti, come « Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio » e che comprende le competenze per le frequenze a livello nazionale ed internazionale, del programma 15.8 « Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali », e del programma 15.9 « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti ». Sempre nell'ambito del Ministero dello sviluppo economico, dal punto di vista dei profili di interesse della IX Commissione, va poi considerato il programma 17.18 « Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione », facente parte della missione 17 « Ricerca e innovazione. Si segnala infine nell'ambito del programma 11.7, al capitolo 7346, il Fondo per interventi volti a favorire lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di Intelligenza Artificiale, *Blockchain* e *Internet of Things*, con una dotazione di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021.

Riguardo tali programmi in seconda sezione si rileva esclusivamente, dal disegno di legge presentato al Senato, un definanziamento di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 sul cap. 3150 (piano gestionale 1), contenente i fondi stanziati dalla legge di bilancio 2018, per il triennio 2018-2020, per le iniziative promosse in ambito europeo per la diffusione del 5G, in particolare, fondi necessari per procedere all'assegnazione delle frequenze e al monitoraggio degli obblighi degli aggiudicatari, nonché per il monitoraggio delle sperimentazioni pre-commerciali in base al bando pubblico Mise.

Venendo infine alla Tabella 10 relativa allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il disegno di legge di bilancio 2020-2022 autorizza spese finali, in termini di competenza, pari a 15.767,5 milioni di euro in crescita rispetto alle previsioni 2019 di 12.011,3 milioni di euro e alle previsioni del bilancio triennale per il 2020 della precedente legge di bilancio, che erano pari a 14.323,8 milioni di euro. Per l'anno 2021 la previsione è pari 11.990,309 milioni di euro (la previsione del bilancio triennale vigente era pari a 10.626,7 milioni di euro per il 2021).

Si registra quindi, a fronte di una crescita tendenziale con riferimento ai valori del precedente bilancio triennale un significativo calo dello stanziamento tra il 2020 e il 2021 e una leggera ripresa dello stesso nell'anno 2022.

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

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

Analizzando ora i singoli programmi il programma 13.1, « Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale », prevede, già nell'ambito del disegno di legge di bilancio presentato al Senato, un definanziamento per -5 mln di euro, per il 2020 e una riduzione di 3 mln per ciascuno degli anni

2021 e 2022, relativamente alla regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione, in particolare sul cap. 1235 (attrezzature tecniche per i servizi del dipartimento dei trasporti terrestri) per -3 mln per ciascun anno e per -2 mln per il solo 2020 sul cap. 1296 (procedimento centralizzato di conferma di validità della patente di guida).

Tale programma non ha subito ulteriori modifiche nell'ambito dell'esame al Senato. Restano pertanto confermati gli stanziamenti di: 251,759 milioni di euro per l'anno 2020; 251,438 milioni di euro per l'anno 2021; 249,658 milioni di euro per l'anno 2022.

Con riferimento al programma 13.2 « Autotrasporto ed intermodalità » si registra, già nel disegno di legge di bilancio presentato al Senato, un definanziamento per - 6 mln di euro circa per il 2020 e -1,6 mln per il 2021 relativamente ai Sistemi e servizi di trasporto intermodale, in particolare sul cap. 7309 (spese da destinare alla prosecuzione degli interventi volti all'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e all'ottimizzazione della catena logistica) per le imprese private di autotrasporto. In proposito si evidenzia che in Sezione II è disposto un rifinanziamento per 12,9 mln di euro sul cap. 7309 (programma 4), in base a quanto disposto dall'articolo 53, comma 1, del D.L 124 del 2019, per gli investimenti da parte delle imprese di autotrasporto, destinate al rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano che siano iscritte al Registro elettronico nazionale e all'Albo nazionale degli autotrasportatori (il finanziamento è previsto per 12,9 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020). Tale rifinanziamento è però compensato, per il 2020, da un definanziamento di pari importo, operato sul programma 2 dello stesso capitolo 7309.

Come risulta dalla nota di variazione nel corso dell'esame al Senato non sono state introdotte modifiche in sezione seconda ma risultano risorse ulteriori, derivanti dagli interventi previsti in prima

sezione, per 16 milioni di euro per l'anno 2020 e 47 milioni di euro per l'anno 2021.

Gli stanziamenti per il programma citato sono quindi pari a 350,934 milioni di euro per l'anno 2020; 300,057 milioni di euro per l'anno 2021 e 281,577 milioni di euro per l'anno 2022.

Il programma 13.4 «Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo» registra, nell'ambito del disegno di legge presentato al Senato, in seconda sezione un definanziamento pari a -5 mln di euro per il triennio sul programma 13.4 relativo al trasporto aereo, per minori somme da attribuire all'ENAC sul cap. 1923.

Nel corso dell'esame al Senato, come già ricordato, è stata introdotta una ulteriore riduzione delle risorse facenti riferimento a tale programma di spesa per l'anno 2020 pari a 13 milioni di euro. Le risorse del programma sono state tuttavia incrementate per 25 milioni di euro in ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022 dagli interventi introdotti in sezione prima per supportare i collegamenti aerei nella regione siciliana (si vedano le relative schede).

Pertanto il programma presenta i seguenti stanziamenti: 85,954 milioni di euro per il 2020; 83,952 milioni di euro per l'anno 2021 e 80,951 milioni di euro per l'anno 2022.

Il programma 13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario (13.5) reca, già dal disegno di legge di bilancio presentato al Senato, un definanziamento pari a -4 mln di euro per il solo 2020 così distribuito: una riduzione di 3 mln di euro sul cap. 7290 relativo alle spese compensazione oneri per l'Autostrada ferroviaria Alpina, in particolare il Fréjus e una riduzione di 1 mln di euro sul cap. 1227 relativo alle somme da assegnare all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

Nel corso dell'esame al Senato non sono state introdotte modifiche in sezione II. È stato disposto un aumento delle risorse su tale programma di 500 mila euro per ciascuno degli anni 2020-2022 derivante dalla previsione del comma 159.

Pertanto gli stanziamenti triennali su tale programma sono pari a 872,856 milioni di euro per l'anno 2020; 418, 622 milioni di euro per l'anno 2021; 292,054 milioni di euro per l'anno 2022.

Il programma 13.6 «Sviluppo e sicurezza della mobilità locale» presentava, già nel disegno di legge, una riduzione complessiva di 52, 4 mln per il 2020, di 23,1 mln per il 2021 e di 28 mln per il 2022, che non è stata oggetto di modifica con interventi in seconda sezione da parte del Senato.

Tale riduzione risulta dalla seguente combinazione di definanziamenti e riprogrammazioni:

una riduzione per complessivi 50,4 mln euro nel 2020, 21 mln nel 2021 e 25,5 mln nel 2022 relativa agli interventi per le metropolitane sul cap. 7400, che deriva principalmente da una riprogrammazione delle risorse che sposta 50 mln euro dal 2021, trasferendoli al 2022 per 25 mln euro (tale trasferimento riguarda però, oltre al cap. 7400, anche i capitoli 7150 e 7248) e al 2023 per altri 25 mln euro (sul piano gestionale 3 a valere sul Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese come indicato nella Relazione tecnica alla Sezione II) al disegno di legge, nonché dai definanziamenti operati sullo stesso capitolo 7400 a valere sia sul Fondo da ripartire istituito presso il MEF dalla legge di bilancio 2019 (per 2,49 mln nel 2020, 13,1 mln nel 2021 e 53 mln nel 2022), che sul Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (per -10 mln euro per il 2021), nonché sul capitolo 7150 (ammodernamento tecnologico) per -1,2 mln nel 2020, -0,8 mln nel 2021 e 0,3 mln nel 2022);

un definanziamento del Fondo per l'acquisto di mezzi del TPL locale e regionale (cap. 7248), per 0,8 mln per il 2020, 1,2 mln per il 2021 e 2,2 mln per il 2022.

Nel corso dell'esame al Senato non sono state introdotte modifiche nella se-

zione II. Le variazioni allo stanziamento derivano esclusivamente da un incremento di 5 milioni di euro delle risorse per l'anno 2020 derivante da interventi effettuati nella prima sezione. In ragione di ciò le risorse assegnate al programma sono pari a: 6.108,205 milioni di euro per l'anno 2020; 6.168,459 milioni di euro per l'anno 2021 e 6.372,448 milioni di euro per l'anno 2022. Ricordo che su tale programma sono allocate le risorse del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che ne costituiscono la massima parte.

Il Programma 13.9 «Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne» prevede già nel disegno di legge presentato al Senato, un definanziamento per -15 mln euro per il 2020 (che diventano -27 mln per il 2021 e -17 mln per il 2022) così distribuiti:

una riduzione per complessivi 15 mln nel 2020, 27 mln nel 2021 e 1 mln nel 2022, relativa alle infrastrutture portuali che riguarda sia il Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (sul cap. 7264 per 10 mln euro triennali), che le spese sul cap. 7600 (-5 milioni triennali) relative allo stanziamento della legge di Stabilità 2015 (per la competitività dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali), nonché il Fondo per le infrastrutture portuali (cap. 7258), sul quale si ha per il 2021 una riduzione di 10 mln euro (a valere sul piano gestionale 2 relativo alla ripartizione del fondo investimenti di cui all'articolo 1, comma 140 della legge n.232 del 2016) e di -1,03 mln euro sul piano gestionale 4 (a valere sul Fondo da ripartire istituito dalla legge di bilancio 2019); -1 mln euro nel 2021 e nel 2022. riguarda lo sviluppo e la sicurezza della navigazione nelle acque interne, in particolare il sistema idroviario padano-veneto, ed è relativo al cap. 7700.

Nel corso dell'esame in Senato non sono state introdotte ulteriori variazioni nella sezione seconda, mentre si registrano

incrementi pari a 4 milioni di euro per il 2020, 5 milioni di euro per il 2021 e 2 milioni di euro per il 2022 derivanti da modifiche introdotte nella I sezione. Pertanto lo stanziamento di tali programmi è pari a: 546,400 milioni di euro per l'anno 2020, 493,953 milioni di euro per l'anno 2021 e 509,993 milioni di euro per l'anno 2022.

Per quanto riguarda il Programma 7.7 «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste», già nel disegno di legge di bilancio presentato al Senato si rileva un definanziamento per complessivi 5 mln euro nel 2020, per 4,3 mln nel 2021 e per 2,2 mln nel 2022. Una parte dei definanziamenti riguardano l'azione «controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse» ed in particolare i seguenti capitoli di spesa: il cap. 2176/2 (spese per mezzi operativi e strumentali) viene definanziato per 1 milione euro per il 2020 ed il 2021; il cap. 7835/2 (Manutenzione straordinaria immobili) viene definanziato per 1 mln euro per il 2020 ed il 2021 a valere sulla ripartizione fondo investimenti articolo 1, co. 140 legge n. 232 del 2016; il cap. 7861 (spese per attrezzature tecniche - materiali ed infrastrutture occorrenti per i servizi tecnici e per il servizio di sicurezza dei porti e per le caserme) viene definanziato per 1 milione euro nel 2020.

Viene inoltre disposto il definanziamento di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022, nell'ambito dell'azione «Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto», del cap. 7853 (sviluppo della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera).

Viene infine disposta una rimodulazione compensativa per -14,3 mln che vengono spostati dal 2020 ai successivi anni (4,3 mln al 2021 e 10 mln al 2022).

Nel corso dell'esame al Senato è stata introdotta, come sopra ricordato, un'altra riduzione di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2020-2022.

Il programma quindi presenta fondi pari a 790,857 mln nel 2020, 802,059 mln nel 2021 e 805,504 mln nel 2022.

Da ultimo, segnala che, nell'ambito del programma 14.11 « Sistemi stradali, autostradali ed intermodali », sono presenti gli stanziamenti del Fondo per la realizzazione di ciclovie turistiche e di interventi per la sicurezza della ciclabilità. In relazione a tali risorse si segnala che, nel disegno di legge di bilancio, si ricorda un definanziamento di 0,5 mln e per il 2020 e di 10 mln euro circa per il 2021, sul cap. 7582/3 relativo al fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche. Su tale capitolo viene anche effettuata una rimodulazione compensativa per 25 mln di euro spostati dal 2020 al 2021.

Ricorda in conclusione che per gli anni successivi al triennio 2020-2022, la Rela-

zione Tecnica alla Sezione II del disegno di legge di bilancio presentato al Senato della Repubblica riporta i seguenti rifinanziamenti: +70 mln euro per il Trasporto rapido di massa a decorrere dal 2023 e fino al 2024; + 10 mln euro per le Ciclovie nell'anno 2024; + 10 mln sul Fondo per la portualità per l'anno 2023.

Elena MACCANTI (LEGA) auspica che nella giornata di domani, prima della votazione della relazione, possa aver luogo un ampio dibattito.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

La seduta termina alle 18.50.