

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### SEDE CONSULTIVA:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023. C. 2790-*bis* Governo (Relazione alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) 185

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), sul trasporto del vaccino contro il COVID-19 ..... 194

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, del disegno di legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023 (C. 2790-*bis* Governo) ..... 194

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Confcommercio, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1259 Rotelli, recante « Legge quadro in materia di interporti » . 194

AVVERTENZA ..... 194

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 24 novembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene, da remoto, il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.*

#### La seduta comincia alle 13.

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023.**

**C. 2790-*bis* Governo.**

(Relazione alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Raffaella PAITA, *presidente*, fa presente che saranno oggetto di esame le disposizioni di competenza della Commissione contenute nella prima sezione del disegno di legge di bilancio e le tabelle relative agli stati di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella n. 2), Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella n. 10) contenute nella seconda sezione, anch'esse limitatamente alle parti di competenza.

L'esame si concluderà con l'approvazione di una relazione e con la nomina di un relatore. Potranno essere presentate relazioni di minoranza.

Ricorda che il termine per la presentazione di emendamenti è fissato nella giornata di domani, mercoledì 25 novembre, ferma restando la possibilità di presentare

gli emendamenti direttamente alla Commissione Bilancio.

Ricorda altresì che gli eventuali emendamenti approvati saranno inclusi nella relazione della Commissione, mentre gli emendamenti respinti potranno essere successivamente ripresentati presso la Commissione bilancio.

Luciano CANTONE (M5S), *relatore*, fa presente che il provvedimento in esame reca, analogamente a quelli relativi agli anni precedenti, un intervento normativo di portata ampia e diversificata con ben 229 articoli (divenuti 199, a seguito dello stralcio), 14 dei quali riferiti agli stati di previsione.

In questa sede si limiterà a trattare i punti di interesse della Commissione.

Cominciando l'esame dalle disposizioni della prima sezione, con riferimento al trasporto ferroviario viene esteso fino al 30 aprile 2021, prevedendo l'attribuzione di ulteriori risorse, pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034 (per un totale di 420 milioni di euro), l'indennizzo per i servizi ferroviari a mercato di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico per compensare gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza COVID-19, previsto dall'articolo 214 del decreto-legge n. 34 del 2020, disciplinando altresì le modalità di rendicontazione e di attribuzione delle risorse nonché subordinando l'efficacia dell'autorizzazione di spesa sopra descritta alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione europea (articolo 123, commi 1-4).

È inoltre prevista l'estensione fino al 30 aprile 2021 della riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, attribuendo a tale scopo risorse ulteriori a Rete ferroviaria italiana (pari a 20 milioni per il 2021 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034, per un totale di 150 milioni di euro) e disponendo che la riduzione medesima possa giungere fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e per i

servizi ferroviari merci. Eventuali risorse residue sono destinate a compensare il gestore della rete ferroviaria delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel periodo tra compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 30 aprile 2021 (articolo 123, commi 5 e 6).

Si dispone inoltre il trasferimento alle regioni Veneto e Friuli Venezia-Giulia delle funzioni relative ai servizi ferroviari interregionali indivisi, definendone le modalità procedurali. Le Regioni interessate potranno, quindi, procedere all'affidamento dei relativi servizi entro il 31 dicembre 2021. Sono conseguentemente attribuite alle due regioni le relative risorse finanziarie necessarie (alla Regione Veneto 11.212.210 euro annui e alla Regione Friuli Venezia Giulia 22.633.652 euro annui a decorrere dalla data di completamento del trasferimento delle funzioni) nonché le risorse del Fondo investimenti di cui alla legge di bilancio 2018 destinato al rinnovo del materiale rotabile ferroviario. Ai fini del trasferimento delle funzioni si prevede di integrare con 3.906.278 di euro annui le risorse disponibili presso il Ministero dell'economia e delle finanze (articolo 124).

Con riferimento al supporto della logistica e dell'intermodalità, vengono rifinanziati il cosiddetto «*marebonus*» e il cosiddetto «*ferrobonus*». Con riferimento al «*marebonus*» sono attribuite risorse per ulteriori 25 milioni di euro per l'anno 2021, 19,5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 21,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 (per un totale di 130,5 milioni di euro). Con riferimento al «*ferrobonus*» si prevedono ulteriori 25 milioni di euro per l'anno 2021, 19 milioni di euro per l'anno 2022 e 22 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 (per un totale di 132 milioni di euro). Tali risorse si aggiungono alle risorse già previste per il 2021 dalla legge di bilancio 2020, che aveva assegnato 30 milioni di euro al «*marebonus*» e 20 milioni di euro al «*ferrobonus*» (articolo 122).

Viene inoltre autorizzata una spesa pari a 5 milioni annui dal 2021 al 2034 per sostenere le imprese detentrici e noleggia-

trici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale (MTO), limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari, che hanno subito dei danni economici connessi all'emergenza COVID-19 (articolo 121).

Per quanto riguarda il trasporto aereo viene prorogato fino al 31 dicembre 2022, il contributo previsto dall'articolo 1, comma 124, della legge di bilancio 2020, riconosciuto per ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania, con uno stanziamento di 25 milioni di euro per l'anno 2021 e di 25 milioni di euro per l'anno 2022, innalzando inoltre da ventimila a venticinquemila euro la soglia di reddito lordo annuo per i lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della Regione Siciliana e dei migranti per ragioni sanitarie che sono tra i soggetti beneficiari della misura (articolo 125). Inoltre si dispone per il solo anno 2020 che siano considerate compagnie aeree che effettuano prevalentemente trasporti internazionali, e che dunque godono del regime di non imponibilità IVA di specifiche operazioni, quelle che rispettavano tale requisito con riferimento all'anno 2019 (articolo 128). Si prevede inoltre l'autorizzazione ad ENAC a bandire – in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, per il biennio 2020-2021 – procedure concorsuali pubbliche per assunzioni con contratto di lavoro a tempo indeterminato e conseguente incremento delle relative dotazioni organiche vigenti per: 10 unità di personale di livello dirigenziale non generale; 151 unità di personale appartenente alla prima qualifica professionale; 145 unità di personale appartenente al ruolo tecnico-ispettivo; 72 ispettori di volo (articolo 173).

Con riguardo al settore marittimo e portuale, sono rfinanziate, con ulteriori 68 milioni di euro per l'anno 2021, le misure volte a compensare i mancati introiti delle Autorità di sistema portuale (per 63 milioni di euro) e di alcune imprese di navigazione marittima (per 5 milioni di euro) in ragione delle limitazioni connesse alla citata emergenza (articolo 120, comma 1), viene prorogata al 30 aprile 2021 la sospensione, per le imprese croceristiche iscritte al registro internazionale, dei limiti per lo svolgimento

di attività di cabotaggio marittimo definendone le modalità (articolo 120, comma 2), è prorogata sempre al 30 aprile 2021 l'estensione dell'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali, prevista per le imprese iscritte al registro internazionale, per alcune imprese non iscritte al citato registro che svolgono attività di cabotaggio e attività di servizio per le piattaforme petrolifere, incrementando (di ulteriori 28 milioni di euro, che si aggiungono ai 7 già previsti) le risorse ad essa destinate (articolo 120, comma 3) e viene rfinanziato (con 20 milioni di euro per il 2021) il Fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati per le navi iscritte nel registro nazionale (articolo 120, comma 4). Viene infine istituito un nuovo Fondo, con una dotazione di 20 milioni di euro per il 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari per i soggetti titolari di concessioni rilasciate dalle Autorità di sistema portuale, dei concessionari di aree e banchine portuali, e dei titolari di concessioni demaniali marittime, rimettendo ad un decreto ministeriale la definizione di modalità e criteri di attribuzione e subordinandone l'efficacia all'autorizzazione dell'Unione europea (articolo 120, commi 5-7).

È inoltre istituito un Fondo, con una dotazione pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, finalizzato alla parziale copertura dei costi sostenuti dalle Autorità di sistema portuale per la rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti fino a un massimo del cinquanta per cento e parzialmente destinato alla rimozione, demolizione e vendita, anche solo parziale, di navi, galleggianti, compresi i sommergibili, radiati dalla Marina militare in alcune specifiche aree portuali (articolo 133).

Segnala infine l'intervento sull'articolo 8-bis del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 (Testo unico IVA), in materia di operazioni assimilate alle esportazioni tra cui le cessioni di navi, che ha chiarito quando una nave si consideri adibita alla navigazione in alto mare e ha stabilito che i soggetti che in-

tendono avvalersi della facoltà di effettuare acquisti o importazioni senza pagamento dell'imposta devono attestare la condizione della navigazione in alto mare mediante apposita dichiarazione. Viene prevista una disciplina di dettaglio per le dichiarazioni per l'effettivo utilizzo nel territorio dell'Unione europea delle prestazioni di servizi di locazione anche finanziaria, noleggio e simili non a breve termine di imbarcazioni da diporto, ai fini dell'imposta sul valore aggiunto dovuta (articolo 127).

Per quanto riguarda la promozione della mobilità sostenibile si prevede il riconoscimento anche per gli anni dal 2021 al 2026 del contributo per l'acquisto di motoveicoli elettrici o ibridi nuovi, rifinanziando il relativo Fondo nel limite di 20 milioni di euro annui per gli anni dal 2021 al 2023 e nel limite di 30 milioni di euro annui per gli anni dal 2024 al 2026 (articolo 126, comma 1).

Vengono poi incrementate, indicando la relativa copertura finanziaria (articolo 126, comma 5), le risorse per promuovere la mobilità sostenibile del « Programma sperimentale buono mobilità », di 100 milioni di euro per il 2021, per finanziare gli acquisti di biciclette e altri mezzi di mobilità personale elettrica effettuati dal 4 maggio 2020 al 2 novembre 2020 (articolo 126, comma 2) e si prevede che vengano destinate a tale finalità anche le risorse eventualmente non utilizzate dei buoni mobilità erogati (articolo 126, comma 3). Le eventuali disponibilità che residueranno dall'erogazione del buono mobilità per le biciclette ed i mezzi di mobilità elettrica personale, saranno destinate, per l'anno 2021, all'erogazione del buono mobilità previsto in caso di rottamazione di un'autovettura o motociclo inquinanti nei comuni oggetto di procedure di infrazione europea per la qualità dell'aria (articolo 126, comma 4).

Sono inoltre introdotte disposizioni di modifica di alcuni aspetti della disciplina relativa al Piano nazionale per la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici, volte a favorire la realizzazione degli interventi e l'utilizzo delle risorse stanziato: viene stabilito che il MIT finanzia l'acquisto e l'installazione degli im-

pianti da parte delle regioni, eliminando però la previsione di una quota massima del 50 per cento di tale cofinanziamento (articolo 132, comma 1); si prevede poi l'adozione di un decreto ministeriale per definire le modalità di alimentazione della Piattaforma Unica Nazionale (PUN) dei punti di ricarica elettrica da parte dei gestori delle infrastrutture pubbliche e private ad accesso pubblico (articolo 132, comma 2). Si prevede infine che la disciplina adottata da ciascun comune per l'installazione, la realizzazione e la gestione delle infrastrutture di ricarica debba essere coerente anche con gli strumenti di pianificazione regionale e comunale (articolo 132, comma 3).

Con riferimento al trasporto pubblico locale, si prevede l'istituzione di un fondo con una dotazione di 150 milioni di euro per l'anno 2021 per consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico nei comuni in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 (articolo 146) e di un ulteriore fondo diretto a finanziare i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle regioni e nelle province autonome di Trento e Bolzano, con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 152).

Si prevede inoltre, modificando l'articolo 85 del decreto-legge n. 104 del 2020, che aveva istituito un fondo a favore delle imprese di trasporto di passeggeri mediante autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico, una ulteriore dotazione finanziaria, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2021, del suddetto fondo al fine di compensare in parte i danni subiti dagli esercenti i servizi di trasporto in questione nell'arco temporale compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020. Si tratta delle imprese che svolgono servizi automobilistici interregionali di competenza statale (sulla base di autorizzazioni rilasciate sia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che da parte delle regioni e dagli enti locali) ai sensi del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285. Ulteriori 20 milioni di euro per l'anno 2021 sono invece destinati al ristoro delle rate di finanziamento dei canoni di *leasing* con scadenza

compresa tra il 23 febbraio 2020 e 31 dicembre 2020 e relativi agli acquisti effettuati a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3, per le medesime imprese che svolgono servizi automobilistici interregionali di competenza statale (articolo 119, comma 1). Si prevede inoltre di aumentare da 30 a 50 milioni di euro la quota da riservare alle imprese che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente, con riferimento alle risorse autorizzate ai sensi dell'articolo 1, comma 113, della legge di bilancio 2020. Ricordo che tali risorse erano state portate dal decreto-legge n. 104 del 2020 a 53 milioni di euro, riservando 30 milioni di euro alle attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente e destinando la quota restante alle imprese di autotrasporto esercenti l'attività di trasporto di passeggeri su strada e non soggette ad obbligo di servizio pubblico (articolo 119, comma 2).

L'articolo 150 prevede interventi volti ad assorbire il divario infrastrutturale tra le aree del Paese e a tal fine istituisce un fondo per la perequazione infrastrutturale con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro per gli anni dal 2022 al 2033.

Per quanto riguarda il settore delle comunicazioni, si prevede un nuovo meccanismo di assegnazione delle risorse provenienti dal versamento del canone di abbonamento alla televisione, in particolare rendendo strutturale dal 2021 la destinazione di una quota fissa di 110 milioni di euro annui al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione e della restante quota alla RAI-Radiotelevisione italiana SPA.

Cessa quindi il regime vigente, di cui all'articolo 1, commi 160-162, della legge n. 208 del 2015 e successive modificazioni, che prevedeva che l'extragettito derivante dalle nuove modalità di riscossione del canone televisivo venisse attribuito all'erario, per essere in parte destinato al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione (fino ad un massimo di 125 milioni di euro) ed in parte al Fondo per la riduzione

della pressione fiscale. La relazione illustrativa fa presente che, dopo 4 anni di applicazione della normativa introdotta dalla legge di bilancio 2016, il livello complessivo delle entrate derivanti dal versamento del canone (peraltro in questi anni ridotto a 90 euro annuali) può ormai considerarsi stabilizzato a poco meno di 2 miliardi di euro annui e che quindi il citato meccanismo di « calcolo dell'extragettito » può considerarsi ormai superato (articolo 102).

Per un'analisi più dettagliata delle disposizioni richiamate, rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici.

Passando all'esame della sezione seconda, risultano di interesse della IX Commissione specifici programmi di spesa del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2) e del Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3) nonché gli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10).

Partendo dall'esame della Tabella 2, riguardante lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, sono di interesse della Commissione il programma 13.8 « Sostegno allo sviluppo del trasporto » riferito principalmente al settore ferroviario nonché il programma 15.3: « Servizi postali » nonché il programma 15.4 « Sostegno al pluralismo dell'informazione ».

Il citato programma 13.8 « Sostegno allo sviluppo del trasporto » per la parte iscritta nello stato di previsione del MEF (si ricorda infatti che una parte della spesa è iscritta nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti), reca uno stanziamento di 5.919,263 milioni di euro per l'anno 2021, di 6.405,276 milioni di euro per l'anno 2022 e 3.458,749 milioni di euro.

Tale importo dipende da un incremento di 6 milioni e 750 mila euro per il 2021, di 1.295 milioni di euro per il 2022 e una riduzione di risorse per il 2023 pari a 1.100 milioni di euro sul capitolo 7122, concernente il contributo in conto impianti a Rete ferroviaria italiana per il finanziamento degli investimenti contenuti nei contratti di programma con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Tali interventi

sono attribuiti per la quasi totalità al contratto di programma parte investimenti (4 milioni e 750 mila euro per l'anno 2021, 1.245 milioni di euro per l'anno 2022, e meno 1.150 milioni di euro per il 2023) ma una quota pari a 2 milioni di euro per il 2021 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 è assegnata al contratto di programma parte servizi.

Con riferimento agli interventi contenuti nella prima sezione la variazione è collegata esclusivamente all'incremento di 3.906.278 milioni di euro a decorrere dal 2021 dei contributi da attribuire alle regioni Friuli Venezia-Giulia e Veneto in ragione del trasferimento dei servizi ferroviari interregionali indivisi (sul capitolo 1540).

La missione 15 « Comunicazioni » contiene il programma 15.3 « Servizi postali », concernente gli stanziamenti per i servizi postali. Si tratta principalmente dei trasferimenti correnti a Poste Italiane S.p.a. per lo svolgimento degli obblighi di servizio universale nel settore dei recapiti postali. Non vi sono modifiche al programma per il quale rimane durante il triennio uno stanziamento stabile (con piccole variazioni annuali) intorno ai 315 milioni di euro (restando confermato lo stanziamento di 262,4 milioni di euro per il finanziamento del contratto di programma con Poste italiane).

Come detto, la medesima missione contiene anche il programma 15.4 « Sostegno al pluralismo dell'informazione » nell'ambito del quale si colloca il capitolo 2196, relativo al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, destinato anche al finanziamento delle reti televisive locali, che in ragione della stabilizzazione del contributo di 110 milioni di euro proveniente dal canone Rai, disposta in prima sezione vede uno stanziamento per il triennio di 320,9 milioni di euro, di 315,3 milioni di euro per il 2022 e di 314,5 milioni di euro nel 2023.

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 tecnica e valorizzazione dello spettro radio » e che comprende le risorse per la gestione delle frequenze a livello nazionale ed internazionale, del programma 15.8 « Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali », e del programma 15.9 « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti ». Sempre nell'ambito del MISE, dal punto di vista dei profili di interesse della IX Commissione, va poi considerato il programma 17.18 « Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione » facente parte della missione 17 « Ricerca e innovazione ». 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 l'anno 2021, invariata.

Riguardo a tali programmi non si rilevano variazioni significative in seconda sezione. Segnalo esclusivamente una rimodulazione compensativa per l'anno 2021 con una riduzione di 1 milione e 490 mila euro sul capitolo 3150 (spese per la diffusione della tecnologia 5G in coerenza con gli obiettivi del piano di azione per il 5G della Commissione europea e l'efficiente gestione dello spazio radioelettrico) ed un contestuale aumento di 1 milione e 400 mila euro sul capitolo 3152 (spese per progetti finalizzati alla sicurezza delle infrastrutture stradali da realizzare nell'area territoriale di Genova attraverso sperimentazioni basate sulla tecnologia 5G) e di 90.000 euro sul capitolo 7070 (spese per la realizzazione e lo sviluppo del sistema informativo).

Si rilevano in dettaglio: una riduzione di 470 mila euro per l'anno 2023 sulla missione 15 ripartita tra il programma « Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio » (15.5) con riferimento al Fondo per il riassetto dello spettro radio (-138 mila euro) e « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di

vigilanza sui mercati e sui prodotti » (15.9) (-332.000 euro) e una riduzione di 64.000 euro sempre per l'anno 2023 sul programma 17.18 « Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione ».

Venendo infine allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella 10), il disegno di legge autorizza spese finali, in termini di competenza, pari a 13.906,1 milioni di euro nel 2021, a 13.694,7 milioni di euro per il 2022 e 13.392,2 milioni di euro per il 2023. Il disegno di legge di bilancio 2021-2023 espone per il MIT, nel triennio di riferimento, un andamento della spesa decrescente, rispetto al 2020, sostanzialmente in linea con il 2021 nel successivo anno 2022 ed in lieve diminuzione nell'anno 2023, come evidenziato in tabella.

Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tabella 10) espone, a legislazione vigente (BLV), una dotazione complessiva di competenza per l'anno 2021 di 12.868,4 milioni di euro. Rispetto alla legislazione vigente, la manovra finanziaria per il 2021 attuata con le Sezioni I e II del disegno di legge di bilancio determina complessivamente un aumento delle spese finali di 1.037,7 milioni di euro, di cui un aumento di 264,7 milioni di spesa in conto capitale e di 773 milioni di spesa in conto corrente, per arrivare al sopra ricordato stanziamento integrato di 13.906,1 milioni di euro. Gli effetti finanziari complessivi ascrivibili alla Sezione II determinano un incremento della spesa per il 2021 pari a +427,7 milioni di euro, in gran parte dal lato della spesa in conto capitale.

La massima parte della spesa del Ministero (oltre il 90 per cento) 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.

La missione 13 « Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto », relativa

al solo Ministero delle infrastrutture e trasporti (articolata in 6 programmi di spesa) presenta uno stanziamento complessivo per il 2021 a legislazione vigente di 8.013,7 milioni di euro, in leggera diminuzione rispetto alla legge di Bilancio 2020 che recava uno stanziamento di 8.216,1 milioni di euro circa, divenuto poi 9.339,1 milioni di euro nelle previsioni assestate 2020.

Lo stanziamento 2021 viene aumentato di 44 milioni di euro con i finanziamenti operati in Sezione II ed aumentato di 610 milioni di euro, con le variazioni della Sezione I arrivandosi così ad una previsione di spesa nel bilancio integrato di 8.667,7 milioni di euro per il 2021.

Per il 2022 la Missione 13 del MIT vede complessivamente un incremento degli stanziamenti per effetto della Sezione I di 113,5 milioni di euro ed un incremento di 58,5 milioni per le variazioni di Sezione II (lo stanziamento complessivo risulta 2022 pertanto di circa 8.155,4 milioni di euro), mentre per il 2023 si registra un incremento di stanziamento dovuto alla Sezione I di 89,45 milioni ed effetti di Sezione II per +60,5 milioni, per un totale di spesa prevista nel 2023 di circa 8.483,7 milioni di euro.

Analizzando ora i singoli programmi, con riferimento al programma 13.1, « Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale » è disposto un rifinanziamento in Sezione II di 2 milioni di euro per il 2021 (di 2 milioni di euro per il 2022 e di 5 milioni di euro per il 2023), sul cap. 7333, relativo a spese per interventi di sicurezza stradale (attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale, educazione stradale, Piani urbani del traffico). Si prevede inoltre una riduzione complessiva dello stanziamento per il 2023 di 4,05 milioni di euro, di cui: 1,7 milioni sul cap. 1233, relativo alle spese di funzionamento del CCISS (Centro di coordinamento della sicurezza stradale); - 1,35 milioni, sempre per il 2023, sul cap. 1235 relativo alle attrezzature tecniche del Dipartimento trasporti terrestri del MIT, nonché una riduzione di 1 milione sul cap. 1276 relativo alle spese di funzionamento del CED del Ministero.

Pertanto alla luce degli interventi sopra ricordati il programma prevede uno stanziamento di 275,3 milioni di euro per il 2021, 268,089 milioni di euro per il 2022 e 264,787 milioni di euro per il 2023

Con riferimento al programma 13.2 « Autotrasporto ed intermodalità » si registra in Sezione II un rifinanziamento di 20 mln per il 2021 ed il 2022 (e di 10 mln per il 2023), 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.

Come effetti della Sezione I sono disposti i seguenti rifinanziamenti: sul cap. 1245 relativo ai servizi marittimi per il trasporto combinato di merci una spesa di 25 mln per il 2021, di 19,5 milioni per il 2022 e di 21,5 milioni per il 2023: si tratta del rifinanziamento dell'incentivo « Marebonus » (articolo 122 del Ddl di Bilancio); sul cap. 1246 relativo al trasporto ferroviario intermodale, una spesa di 25 milioni per il 2021 (di 19 milioni per il 2022 e di 22 milioni per il 2023) relativo agli incentivi « Ferrobonus » (articolo 122 del Ddl di Bilancio); e sul cap. 1304 relativo alle misure compensative per le imprese che effettuano trasporto con autobus è disposto un finanziamento per 20 milioni di euro per il 2021 (articolo 119 del Ddl di Bilancio).

A seguito degli interventi del disegno legge di bilancio, sia di prima che di seconda sezione, gli stanziamenti per il programma citato sono quindi pari a 390,300 milioni di euro, di 339,813 milioni di euro per l'anno 2022 e di 329,797 milioni di euro per il 2023.

Il programma 13.4 « Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo » registra un'unica variazione di 25 milioni di euro per gli anni 2021 e 2022 sul cap. 1928, per le somme da assegnare alla Sicilia per le riduzioni tariffarie sul trasporto aereo previste dalla Prima sezione. In ragione di tale variazione, nel triennio le risorse sono quindi pari a 108,6 milioni di euro per il 2021, 105,68 milioni di euro per il 2022 e 55,679 milioni di euro per il 2023.

Con riferimento al programma 13.5 Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario, si registrano variazioni in Sezione II di + 3 milioni per il 2021 (che diventano +10 mln per il 2022 e +14 mln per il 2023) per interventi sulle infrastrutture ferroviarie, sul cap. 7532 relativi alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Gli effetti di Sezione I per complessivi +55 milioni di euro per il 2021 (e di +45 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023) sono così distribuiti: un aumento di 20 milioni di euro per il 2021 (e di 10 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023) sul cap. 1300, relativo a misure compensative a favore di Rete Ferroviaria Italiana (la spesa è autorizzata dal 2021 al 2034 per un totale di 150 milioni di euro, dall'articolo 123, comma 5 del Ddl di Bilancio); un aumento di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023 sul cap. 1301 per le compensazioni da corrispondere alle imprese ferroviarie che effettuano trasporto passeggeri e merci non soggetti ad obbligo di servizio pubblico (la spesa è autorizzata dal 2021 al 2034 per un totale di 420 milioni di euro, dall'articolo 123, co. 1, del ddl di Bilancio); un aumento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023 sul cap. 1305, relativo alle somme da destinare alle imprese detentrici o noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché agli spedizionieri ed agli operatori di trasporto intermodale (articolo 121 del ddl di Bilancio).

Pertanto, a seguito degli interventi proposti dal disegno di legge, sia in prima che in seconda sezione, gli stanziamenti triennali su tale programma sono pari a 707,613 milioni di euro per l'anno 2021, 461,004 milioni di euro per il 2022 e 753,848 milioni di euro per il 2023.

Sul programma 13.9 « Sviluppo e sicurezza della navigazione e per vie d'acqua interne » si registrano rifinanziamenti in Sezione II di +2 milioni di euro per il 2021 (di +2 mln per il 2022 e + 5 mln per il 2023) sul cap. 7258, relativo al Fondo per le infrastrutture portuali, nonché un rifinanziamento di 7,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 sul cap. 7255



per il potenziamento del trasporto marittimo passeggeri nello Stretto di Messina.

Gli effetti di Sezione I per complessivi +110 milioni di euro per il 2021 (e di +5 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023) sono così distribuiti: + 88 mln nel 2021 sul cap. 1805 di nuova istituzione, per compensare le Autorità di Sistema Portuale dei mancati introiti da traffico passeggeri e crocieristici, nonché le imprese di navigazione di trasporto turistico di persone operanti con navi minori (articolo 120 del Ddl di Bilancio); +2 milioni di euro nel 2021 (e 5 mln in ciascuno degli anni 2022 e 2023) sul cap. 1807 di nuova istituzione, quali somme destinate alla rimozione, demolizione e vendita di relitti (articolo 133 del Ddl di Bilancio); +20 milioni di euro nel 2021 sul cap. 1269 di nuova istituzione per la compensazione al settore del trasporto marittimo dei minori ricavi per l'emergenza Covid-19 (articolo 120 del Ddl di Bilancio).

A seguito degli interventi proposti dal disegno di legge, sia in prima che in seconda sezione, gli stanziamenti triennali su tale programma sono pari a 635,003 milioni di euro per il 2021, 526,097 milioni di euro per il 2022 e 444,771 milioni di euro per il 2023.

Sul programma 13.6 «Sviluppo e sicurezza della mobilità locale», si ha un rifinanziamento complessivo di Sezione II per 17 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 e di 19 milioni di euro per il 2023: il rifinanziamento riguarda il Fondo per l'acquisto noleggio di mezzi di trasporto pubblico locale, sul cap. 7248 per 2 milioni per il 2021 e 2022 (e 4 milioni nel 2023), nonché il rifinanziamento per 10 milioni di euro per il 2021 (e di 7 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023) del cap. 7400, relativo agli interventi per le metropolitane, nonché un rifinanziamento di 3 milioni di euro per il 2022 e per il 2023 sul cap. 7418 per le nuove linee metropolitane di Milano M4 ed M5; viene infine rifinanziato per 5 milioni per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023, il cap. 7137 relativo al Fondo comune per il rinnovo degli impianti fissi e del materiale rotabile delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa.

Gli effetti della Sezione I per complessivi 350 milioni di euro per il 2021 consistono in un finanziamento sul cap. 1318, relativo alle misure compensative a sostegno delle imprese di trasporto locale e regionale passeggeri per i minori ricavi tariffari nel periodo dell'emergenza Covid-19: si tratta del Fondo previsto per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle Regioni e Province autonome (200 milioni di euro) e nei comuni (150 milioni di euro) rispettivamente dagli articoli 152 e 146 del presente disegno di legge.

A seguito degli interventi proposti dal disegno di legge, sia in prima che in seconda sezione, gli stanziamenti triennali su tale programma sono pari a 6.550,825 milioni di euro per il 2021, 6.454,814 milioni di euro per il 2022 e 6.634,902 milioni di euro per il 2023. Ricorda che in tale programma sono appostate le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario rimaste invariate e pari a 4.874,554 milioni di euro.

Per quanto riguarda il Programma 7.7 «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste», non sono evidenziate variazioni in Sezione II, né effetti di Sezione I. Pertanto lo stanziamento del programma 7.7 è confermato pari a 835,7 milioni di euro, per il 2021, per il 2022 lo stanziamento è di 845,5 milioni di euro e per il 2023 di 841,7 milioni di euro.

Segnala inoltre il cap. 7582 relativo al fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche, inserito nell'ambito del programma 14.11 del MIT, che reca, in seconda sezione, un rifinanziamento di 4 milioni di euro per il 2021 e di 1 milione per il 2022. Lo stanziamento complessivo è di 129,8 milioni di euro nel 2021, di 61 milioni di euro nel 2022 e di 60,2 milioni di euro nel 2023.

Ricorda infine che il Programma sperimentale buono mobilità, il cui finanziamento è incrementato di 100 milioni di euro per il 2021 dall'articolo 126 del ddl di Bilancio è finanziato a valere sulle risorse iscritte sul capitolo 7955 «Fondo destinato

al programma sperimentale buono mobilità » dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (Tabella 9).

Giorgio MULÈ (FI) osserva in via generale come la manovra sia una semplice sommatoria di interventi di breve respiro, mancando di qualsiasi visione più ampia e di qualsiasi progettualità.

Con riferimento all'incremento di risorse per l'acquisto di biciclette e monopattini, previsto dall'articolo 126, chiede di conoscere come tale disposizione, che prevede il riconoscimento del « buono mobilità » per gli acquisti effettuati tra il 4 maggio 2020 e il 2 novembre 2020, si coordini con le previsioni del cosiddetto decreto-legge « rilancio », che avevano invece riconosciuto il buono per gli acquisti effettuati fino al 31 dicembre 2020.

Luciano CANTONE (M5S), *relatore*, si riserva di svolgere un approfondimento sulla richiesta del collega Mulè.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per giovedì 26 novembre.

**La seduta termina alle 13.20.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 24 novembre 2020.*

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Confederazione generale italiana dei trasporti e della**

**logistica (Confetra), sul trasporto del vaccino contro il COVID-19.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.30 alle 14.35.

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, del disegno di legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023 (C. 2790-bis Governo).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.35 alle 14.45.

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 24 novembre 2020.*

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Confcommercio, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1259 Rotelli, recante « Legge quadro in materia di interporti ».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.10.

#### AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Conftrasporto, sul trasporto del vaccino contro il COVID-19.*

*Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Conftrasporto, nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, del disegno di legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023 (C. 2790-bis Governo).*